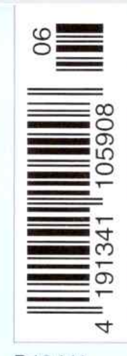
Nur € 5,90




Die führende Fachzeitschrift

Nr. 6
Juni 2022
71. Jahrgang

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 7,20 €
NL 7,20 €
Dänemark 65,90 DKK




B13411

Die letzten 58.30 in Glauchau



**MEB-Tests:**
- Vectron von Märklin-Miniclub
- E 11 von Arnold
- ETR 610 von Arnold

**Szene:**
- Ab in den Garten in H0
- Showcase für Ausstellungen

**Werkstatt:**
- Saalfelder Bauzug




Die besten Modelle des Jahres 2021

Die bunte DB der 70er-Jahre

# Pop auf Schienen

# 96 Plätze pure Nostalgie!










Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer.
Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/
Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren GmbH & Co. KG, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

Abbildung zeigt Vorserienmuster




**Verfügbar ab Juni 2022**
**Limitierte Sonderauflage – Solange der Vorrat reicht.**




## H0 Nahverkehrswagen 2. Kl. Silberling

- Bauart Bnrzb 725
- Befahrbarer Mindestradius 360 mm
- Typspezifisch gestalteter Unterboden
- Drehgestelle Minden-Deutz 430
- Vorbereitet für stromführende Kupplungen, Schleifer, Innenbeleuchtung und Zugschlussbeleuchtung

H0 | IV | DB | ~ | 282 mm

Art.-Nr. 43817

**€ 64,99**

idee+spiel ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften. Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.ideeundspiel.com



## 14 Alles so schön bunt hier

Zu Beginn der 1970er-Jahre wollte die DB weg von ihrem altmodischen, wenig einladenden dunklen Erscheinungsbild: Bunte, helle Farben im angesagten Design sollten auf ihren Schienenfahrzeugen Einzug halten. Ein Rückblick auf diesen ambitionierten Farbversuch, der nur kurz währte, jedoch bis heute nachwirkt – inklusive der Liste aller Wagen im Pop-Anstrich!




Titel: 118 020 vor D 1285 „Dolomiten-Express" nach Bamberg im Sommer 1976 nördlich von Wolnzach Bahnhof. Foto: Wolfgang Matussek/Slg. A. Ritz





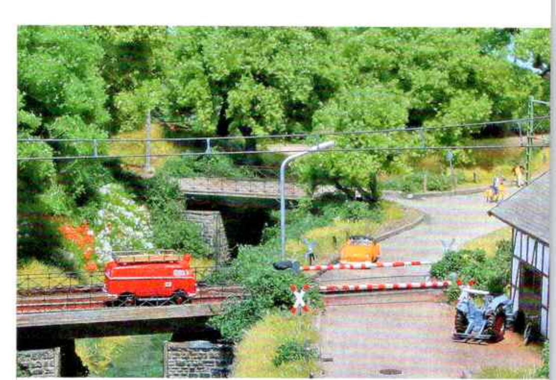
## 44 Mit Volldampf in die Vogesen

Die Museumsbahn TTDA im Elsass verbreitet typisch französisches Dampfzeitalter-Flair.



## 58 Der Bagger-Bauzug von der Saale

Rainer Albrecht gestaltete den Saalfelder DR-Bauzug im Maßstab 1:87 bis ins Detail nach.



## 74 Auf geht's nach Wakenfeld

Im richtigen Rahmen kommt auch eine kleine Nebenbahn in Spur Z groß raus.




FOTO: JÜRGEN METZELER

101 088 passiert am 19. März 2022 Rohrbach auf der Schnellfahrstrecke Würzburg – Fulda. Sie fährt auf dem linken Gleis, da sie kurz zuvor von einem ICE-T überholt wurde. Demnächst herrscht Ruhe auf diesem Abschnitt.

FERNVERKEHR

# Nord-Süd-Strecke wieder mit ICE

☐ 2019 begann die Generalüberholung der Schnellfahrstrecke (SFS) Hannover – Würzburg mit der Erneuerung von Gleisen, Weichen und Technik. Ab dem 11. Juni folgt nun der letzte Akt. Auf dem 94 Kilometer langen Streckenabschnitt Fulda – Würzburg erfolgt im Rahmen einer Vollsperrung die umfassende Sanierung. Die offizielle Inbetriebnahme der Strecke erfolgte übrigens zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1988. Im Betriebsbahnhof Rohrbach fädelt sich dabei die aus Aschaffenburg kommende Main-Spessart-Bahn über die Nantenbacher Kurve in die SFS ein. Insgesamt sollen 165 Kilometer Gleise, 72 Weichen sowie die Technik erneuert werden. Gleichzeitig werden 128 000 Tonnen Schotter ausgetauscht. Die Fernverkehrszüge fahren in dieser Zeit über alternative Routen. Die Reisenden sind dadurch zwischen 20 und 60 Minuten länger unterwegs. Ab dem 17. Oktober können die Züge wieder regulär von Rohrbach nach Würzburg fahren, auf dem nördlichen Abschnitt arbeitet die DB AG mit den Partnerunternehmen noch bis zum 10. Dezember 2022.



FOTO: MATTHIAS FORTHAUS

■ *Auf dem inzwischen im Eigentum der Lappwaldbahn befindlichen Nordabschnitt der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) Versmold – Ibbenbüren wird in diesem Jahr der Abschnitt Bad Iburg – Lengerich – Hohne ertüchtigt. Dazu fanden vom 25. bis 28. März 2022 Schotterarbeiten im Bereich zwischen Lengerich und Lienen sowie im Bahnhof Bad Iburg statt. Zu sehen ist 218 451 der Lappwald Bahn Cargo am 26. März 2022 in der Ortslage Lienen.*


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Am letzten möglichen Einsatztag, dem 9. April 2022, erreichte 772 413 den Bahnhof von Bautzen.

MUSEUMSBAHN

## Neue Hauptuntersuchung fällig

□ Die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e. V. (OSEF) in Löbau veranstalteten am 8. und 9. April 2022 zwei Abschiedsfahrten mit ihrem Schienenbus 772 413 und dem Steuerwagen 972 502. Die HU-Frist lief am 9. April 2022 aus, so dass beide Fahrzeuge vorläufig außer Dienst gestellt werden mussten. Wie aus Vereinskreisen zu erfahren war, steht der Unterhaltungsaufwand in einem schlechten Verhältnis zur Nachfrage, insbesondere während der Corona-Epidemie. Zudem würden sich die Eisenbahnfreunde über neue Mitglieder freuen, die sich aktiv am Betrieb des 772 beteiligen. Gesucht wird Unterstützung für die Marketing-, Bewirtungs- und Organisationsmannschaft aber auch Techniker und Lokführer. Das Fahrzeug ist seit 2004 bei den OSEF im Einsatz. Aufgrund der großen Umbauten in den 1990er-Jahren mit neuem Motor, neuem Getriebe, neuer Lackierung und Umrüstung des Beiwagens zu einem Steuerwagen wurde das Fahrzeug im Zustand der Epoche V belassen. Eine DR-rote Lackierung hätte das modernisierte Fahrzeug zwar historisch aussehen lassen, aber die Technik wäre identisch geblieben, was zu einer Historisierung geführt hätte. Die beiden Abschiedsfahrten waren komplett ausgebucht. Während die erste Tour durch Böhmen führte, wurde die zweite Fahrt für eine Runde durch die Oberlausitz genutzt. Aktuelle Infos zu Veranstaltungen gibt es unter www.osef.de.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Unendlich ist das Leid, welches über die Ukraine hereinbrach. Während Modellbahnhersteller Sonderauflagen zum Sammeln von Spendengeldern nutzen, versuchen auch einige Bahngesellschaften die Hoffnung auf baldigen Frieden zu stärken: TXL beklebte deshalb den bislang weißen Vectron 193 617 mit den Flügeln einer Friedenstaube. Die Designer von „Loc & More" brachten zudem den Schriftzug „Friedensbewegung – Auf das höchste Gut Europas und der Welt" in Deutsch beziehungsweise Englisch an den Seiten der Lok an.*

# HEILE WELT? UNBEDINGT!


Stefan Alkofer

Uns Modellbahnern wird gerne mal vorgeworfen, wir seien leicht schrullige Typen, die nächtelang im Keller verbringen, um heile Welten zu bauen, die es so nicht gibt: romantische mittelalterliche Fachwerk-Städtchen, irgendwo dreht sich ein Mühlrad und dazwischen rollen saubere Züge im Kreis, die ihre Fahrpläne stets pünktlich einhalten.

Nachrichtenjunkies wie ich haben es seit gut zwei Jahren nicht leicht: erst Corona, jetzt Ukraine. Vor wenigen Wochen mahnte der Gesundheitsminister noch, jeden Tag stürze ein Flugzeug ab, um die tägliche Zahl der Coronatoten plastisch darzustellen, anschließend erwarteten wir alle in Schockstarre auf den undenkbaren Überfall auf die Kornkammer Europas.

Heute stellen wir die Juni-Ausgabe des MEB fertig, während der Deutschlandfunk gerade den Beginn der ebenso erwarteten neuen Offensive in der Ost-Ukraine vermeldet.

Bei all den schlechten Nachrichten auf dieser Welt kann ein Hobby wie das unsere so hilfreich sein. Nicht, weil wir die Augen vor der Wahrheit verschließen, sondern weil uns die heile Welt der Modelleisenbahn Zeit gibt, abzuschalten und Luft zu holen. Weil es in einer krisengeschüttelten Welt kleine Orte des persönlichen Glücks geben muss, um zu anderer Zeit ausreichend Kraft zu besitzen und für andere da sein zu können.

Letzte Woche traf ein neues Modell ein, auf das ich mich schon jahrelang freute. Kurz überlegte ich, ob diese Freude zulässig sei angesichts des Leids nur wenige 100 Kilometer weiter östlich. Ich denke ja. Niemand hat etwas davon, wenn wir alle nur mehr kraftlos Trübsal blasen. Die Herausforderungen der nächsten Jahre werden noch unvorstellbar viel Energie erfordern.

TSCHECHIEN

# Betrieb des Vectron mit einem Railjet getestet

☐ Die tschechischen Eisenbahnen (ČD) führten vom 22. bis 24. März 2022 in Zusammenarbeit mit Siemens Mobility Testfahrten zur technischen Kompatibilitätsprüfung zwischen Vectron-Lokomotiven und Railjet-Garnituren durch. Ziel der Tests war es, das Zusammenspiel der Software der Vectron-Lokomotiven der Baureihe 193 von Siemens sowie der blauen Railjet-Wagen unter Betriebsbedingungen zu testen und zu optimieren. Verifiziert wurden das Zusammenwirken von Lok und Wagen sowohl im gezogenen als auch im geschobenen Zustand, sowie das Zusammenwirken weiterer Steuerungselemente, darunter beispielsweise die seitenselektive Türsteuerung. „Durch den Nachweis der Kompatibilität zwischen Vectron-Lokomotiven und Railjet-Einheiten können wir zukünftig flexibel auf betriebliche Bedürfnisse reagieren, beispielsweise bei einem Ausfall der 1216-Lokomotiven oder beim Einsatz von Railjet-Einheiten als Ersatz für Pendolino oder „InterJet" in Ostrava und Eger", sagte Tomáš Mohr von ČD-Transport. Die von RSL geleaste Lokomotive 193 683 und die Railjet-Garnitur Nr. 1 wurden am 24. März 2022 auf den IC-Strecken 566, 559, 560 im Abschnitt Prag – Stríbro – Prag sowie auf der Strecke Prag – Čheb – Prag eingesetzt.




FOTO: ČD

Die Techniker besprechen sich bei den Messfahrten. Die ČD möchte künftig den Vectron als Alternativ-Baureihe für ihre Railjet-Züge nutzen.



FOTO: WALTER BRÜCK

■ *Anlässlich der Gleisbauarbeiten bei der Brohltalbahn zwischen Niederzissen und Oberzissen bot sich die seltene Gelegenheit, die D5 mit einem Schotterzug am 22. März 2022 im Arbeitseinsatz zu fotografieren. Hier durchfährt die D5 auf der Rückfahrt die langgezogene Kurve von Weiler.*

## ZWISCHENHALT

■ **Die ÖBB** tätigten im April beim Hersteller Stadler einen ersten Abruf über 41 Kiss-Doppelstock-Triebzüge. Die Züge stammen aus einem Rahmenvertrag über 186 Garnituren und sollen überwiegend in Ostösterreich zum Einsatz kommen. Das Auftragsvolumen beträgt rund 600 Millionen Euro. Bei den abgerufenen, 160 km/h schnellen Einheiten handelt sich um 20 sechsteilige 160 Meter lange Kiss mit 610 Sitzplätzen sowie um 21 Vierteiler mit 105 Metern Länge und 380 Sitzplätzen.

■ **Die schwedische SJ** bestellte bei Alstom 25 fünfteilige Hochgeschwindigkeitszüge des Typs Zefiro Express. Die Züge bieten 363 Sitzplätze und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Damit werden die Zefiro die schnellsten Züge Schwedens sein. Sie sollen ab 2026 zum Einsatz kommen und auch für Norwegen und Dänemark zugelassen werden. Das Auftragsvolumen beträgt 650 Millionen Euro. Es existiert eine Option auf weitere 15 Garnituren.

■ **Die italienische Trenitalia** mischt erstmals im französischen Markt für Hochgeschwindigkeitsverkehr mit. Seit kurzem verbinden Frecciarossa-Züge (Rote Pfeile) Mailand mit Paris.

■ **Die sieben Pendolino-Züge** der ČD (Reihe 680) von Alstom erhalten eine ETCS-Ausrüstung. Beauftragt ist die ČD-Tochter ČD Telematica. Die zu installierende ETCS-Ausrüstung wird von Alstom eingekauft. Der Auftrag hat einen Wert von 16,8 Millionen Euro.




FOTO: ALEXANDER HERTEL

*Eine kleine Sensation gab es am 25. März 2022 auf der tschechischen Strecke Sokolov – Kraslice. Dort fährt sonst eigentlich kaum ein Güterzug mehr. Bedarfs-Holzzüge rollen meist nachts, aber an diesem Tag wurde tagsüber gefahren. 751 173 brachte einen leeren Holzzug in mehreren Teilen von Sokolov nach Kraslice předměstí gleich hinter der Grenze zu Deutschland. Bei einer Fahrt konnte der Zug in Olovi bei Sonnenuntergang abgelichtet werden.*

REGIONALVERKEHR

## Alstom liefert neue Doppelstock-Züge für die Kinzigtalbahn

Alstom hat mit der DB Regio AG (DB) einen Liefervertrag über 29 elektrische Doppelstocktriebzüge des Modells Coradia Stream High Capacity (HC) geschlossen. Die Züge werden ab Dezember 2025 auf den Linien der RE 50 (Frankfurt – Fulda – Bebra) und RB 51 (Frankfurt – Wächtersbach) eingesetzt. DB Regio betreibt die Strecken nach einer Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und des Nordhessischen Verkehrsverbunds über den Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 hinaus mit Neufahrzeugen. „Nach dem Auftrag der LNVG für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2021 und dem Vertrag mit DB Regio für das Main-Weser-Teilnetz Ende letzten Jahres, freut es uns außerordentlich, dass wir die DB AG auch für die Züge im Kinzigtal mit unserem Angebot über Coradia Stream HC-Züge überzeugt haben", so Müslüm Yakisan, Präsident der Alstom-Region DACH. Der Coradia Stream HC bietet einen hohen Fahrgastkomfort und ist so entwickelt, dass an den meisten Bahnhöfen alle Türen barrierefrei zugänglich sind. Möglich ist dies dank der einheitlichen Einstiegshöhe von 600 Millimetern. Außerdem bietet der Zug 30 Fahrradstellplätze. „Die neuen elektrischen Doppelstocktriebzüge beschleunigen schneller. Dies ermöglicht einen engeren Takt: So verkürzt sich die Fahrzeit des RE 50 zwischen Frankfurt und Fulda im Schnitt um acht Minuten. Künftig fährt der RE 50 in der Hauptverkehrszeit sogar stündlich bis nach Bebra", so Maik Dreser, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte. „Mit den neuen Zügen bieten wir zwischen Frankfurt und Osthessen zu Stoßzeiten künftig über 1080 Sitzplätze und zu den anderen Fahrzeiten 840 statt bisher 720 Sitzplätze", so RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. Alstom wird die Züge für die Kinzigtalbahn in Salzgitter produzieren.

MUSEUMSBAHN

## „Emma" findet Heimat im Bahnpark Augsburg

Die Mindelheimer Riebel Holding übergab ihre historische Feldbahn-Dampflokomotive aus dem Jahr 1920 in die Sammlung des Augsburger Eisenbahnmuseums. Die Lokomotive wurde 1920 von der Lokomotivfabrik Krauss in München gebaut und dampfte bis Mitte der 1960er-Jahre auf der Werksbahn im damaligen Kieswerk der Firma Riebel in Kaufering. Dann geriet die Lok in Vergessenheit. Sie diente viele Jahre als Klettergerüst in einem Kauferinger Kindergarten. Vor knapp zehn Jahren kam sie zur Ausstellung in den Bahnpark – zunächst als Leihgabe. Nun stehen größere Restaurierungsarbeiten an der historischen Lokomotive an. Das nahm Annette Aulinger, Geschäftsführerin der Xaver Riebel Holding in Mindelheim, zum Anlass, „Emma" in das Eigentum des Augsburger Eisenbahnmuseums zu übertragen. „Die Lokomotive ist Teil unserer traditionsreichen Firmengeschichte, die zukünftig auch im Bahnpark Augsburg dokumentiert wird." Auch Bahnpark-Chef Markus Hehl freut sich über den Neuzugang in der Sammlung: „Wo könnte „Emma" besser aufgehoben sein als in der Stadt der Augsburger Puppenkiste, die Jim Knopf und Lukas, den Lokomotivführer weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt gemacht hat. Nicht nur die Kinder unter unseren Besuchern werden begeistert sein." Der Bahnpark Augsburg ist jeden Sonntag von Mai bis Oktober von 10 bis 16 Uhr geöffnet. Weitere Infos: www.bahnpark-augsburg.eu.



FOTO: BAHNPARK

**Da freuen sich nicht nur Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer: Der Bahnpark Augsburg hat die berühmte Dampflok „Emma" übernommen, die der gleichnamigen Lok aus dem Kinderbuch von Michael Ende so ähnlich sieht.**

## FRAGEZEICHEN

***Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.***



FOTO: MICHAEL GIEGOLD

☐ Die beliebte 35 1097 der „IG 58 3047 Glauchau" beschleunigt gerade ihren Sonderzug nach dem Wasserfassen in Oberkotzau. Die Reise führte von den neuen Bundesländern via Schiefe Ebene und dem Deutschen Dampflokmuseum nach Kulmbach, die heimliche Bierhauptstadt Deutschlands. Die Aufnahme entstand am 2. April 2022 bei Aprilwetter mit nur null Grad Außentemperatur. Die Baureihe 35 existierte erst nach der sogenannten EDV-gerechten Nummerierung. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Loknummer 35 1097 in den Jahren vor 1970 trug?

**Schicken Sie die richtige Lösung** bitte bis zum 10. Juni 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Berlin Alexanderplatz". Gewonnen haben: Taube, Andreas, 83229 Aschau; Junge, Frank, 18055 Rostock; Mizdalski, Andreas, 42549 Velbert; Blankenburg, Fred, 14050 Berlin; Preißiger, Christian, 01159 Dresden; Schneiderwind, Jörg, 14542 Werder; Mettlach, Gerhard, 44803, Bochum; van Ojen, Hans, NL-3722 VG Bilthoven; Wunder, Hans-Dieter, 03058 Neuhausen; Hohlfeld, Johannes, 02689 Wehrdorf; Wiebach, Michael, 10315 Berlin; Reuter, Reinhard, 59964 Medebach; Veenker, Rudy, NL-7443 BR Nijverdal; Bauer, Stefan, 85604 Zorneding; Gerstmayr, Stefan, 85049 Ingolstadt; Pögelt, Sandra, 09111 Chemnitz; Goebbels, Steffen, 47799 Krefeld; Rahn, Thomas, 95676 Wiesau; Greiner, Harald, 92676 Speinshart; Spieler, Bernd, 24113 Kiel

REGIONALVERKEHR

# Batteriezüge für Schleswig-Holstein

☐ Das Land Schleswig-Holstein beauftragt die „nordbahn" mit der Erbringung der SPNV-Verkehrsleistungen im Akkunetz Nord und Ost-West ab Dezember 2023. Dabei setzt Schleswig-Holstein als erstes Bundesland in Deutschland in großem Stil moderne Akkutriebzüge ein. Die elektrischen Züge werden auf Strecken genutzt, die über keine Oberleitungen verfügen. Die Aufladung der Akkus, ausschließlich mit Ökostrom, findet dann an größeren Bahnhöfen unter Fahrdraht statt. Das ermöglicht eine schnelle Umstellung vom Diesel- auf einen elektrischen Betrieb. Das Akkunetz Nord umfasst die Linien Flensburg – Eckernförde – Kiel, St.-Peter-Ording – Husum und Husum – Rendsburg – Kiel, auf denen bislang DB Regio fährt. Das Akkunetz Ost-West umfasst die Strecken Büsum – Heide – Neumünster und Neumünster – Bad Oldesloe. Dort fährt aktuell bereits die „nordbahn", die sich im europaweiten Vergabeverfahren in beiden Netzen gegen die übrigen Bieter durchsetzte. Mit den neuen Verkehrsverträgen wird auch der Fahrplan für die Reisenden attraktiver. So werden zusätzliche Fahrten in den Tagesrandzeiten angeboten und die RB Kiel – Rendsburg wird bis nach Rendsburg-Seemühlen verlängert. „Das ist ein wichtiger und großer Schritt, Schleswig-Holsteins Schienenpersonennahverkehr bis 2030 klimaneutral aufzustellen. Mit den hier eingesetzten Zügen werden auf den zahlreichen Bahnstrecken ohne Oberleitung jedes Jahr zirka zehn Millionen Liter Diesel eingespart und jährlich etwa 26000 Tonnen $CO_2$ vermieden", so Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz.



FOTO: BODO SCHULZ

Noch verkehrt DB Regio mit Lint 41-Dieseltriebwagen in der Region Husum. Am 13. März 2022 ist die RB 68 bei Witzwort unterwegs.

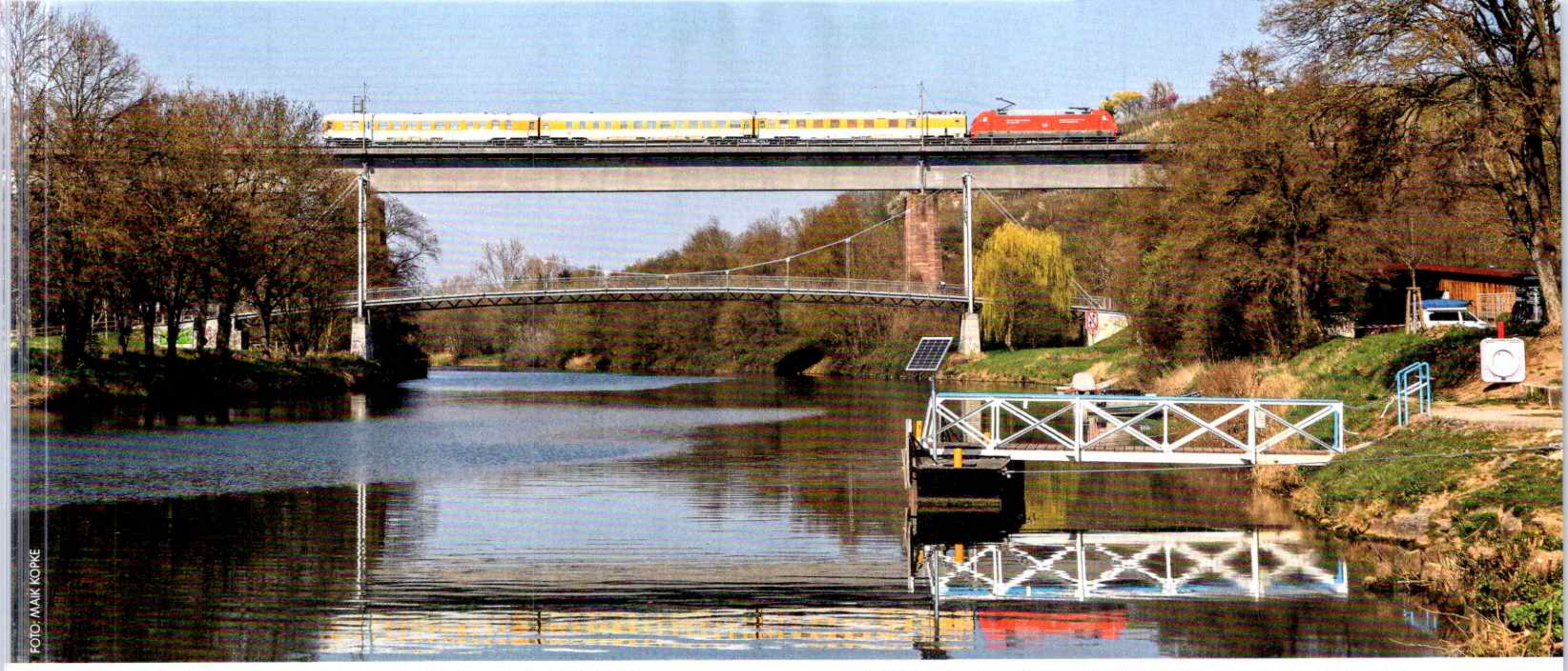


FOTO: MAIK KOPKE

*Am 28. März 2022 drehte der DB Systemtechnik-Schallmesszug gezogen von 101 020 eine Runde um Stuttgart. Er kam an dem Tag aus München-Milbertshofen nach Plochingen, fuhr weiter nach Tübingen Hbf – Marbach (Neckar) – Ludwigsburg – Korntal – Stuttgart-Zuffenhausen – Marbach (Neckar) – Stuttgart Hbf. Auf dem Bild überquert der Messzug die Neckarbrücke der KBS 790.40 zwischen Marbach (Neckar) und Benningen am Neckar.*

MUSEUMSBAHN

# Schüler fahren Brohltalbahn statt Bus

Erstmals seit der Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 1961 übernimmt die Brohltalbahn im April und Mai 2022 klassische ÖPNV-Aufgaben über den Freizeitverkehr hinaus. Eine Straßenbaustelle bei Burgbrohl-Weiler zwingt die Linienbusse auf weite Umwege. Zur Verkürzung der Fahrzeiten nutzen viele Schüler daher vorübergehend den Zug statt den Bus. Eine Straßenbaustelle im Bereich des Autobahnzubringers zwischen Niederzissen und Weiler erfordert vom 4. April 2022 bis voraussichtlich zum 22. Mai 2022 eine siebenwöchige Totalsperrung der B 412. In dieser Zeit werden mehrere Hundert Meter Straße ebenso saniert wie ein Bahnübergang. Folge für den öffentlichen Nahverkehr ist, dass die stündliche Regiobuslinie 800 sowie die vorrangig dem Schülerverkehr dienenden Linien 804, 807 und 809 zwischen Burgbrohl und Niederzissen eine weiträumige Umleitung über Glees befahren müssen. Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten deutlich. Um die Fahrzeiten im Schülerverkehr im Einklang mit den Schülerbeförderungsrichtlinien des Kreises Ahrweiler in einem erträglichen Rahmen zu halten, hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) ein Konzept entwickelt, welches an Schultagen eine Beförderung der Schüler zwischen Burgbrohl und Niederzissen auf der Schiene vorsieht. Diese Fahrten sowie sämtliche Zu- und Abbringerzüge ab/bis Brohl sind für Jedermann zum regulären VRM- und VRS-Tarif zugänglich. Im Einsatz sind die Züge an allen Schultagen vom 4. bis 12. April sowie vom 25. April bis 20. Mai 2022. Der Fahrplan sieht am frühen Morgen jeweils zwei Fahrten pro Richtung von Burgbrohl nach Niederzissen West und umgekehrt vor. In Niederzissen wird dabei nicht der Bahnhof, sondern ein provisorischer Haltepunkt am Busbahnhof bedient, wo ein direkter Umstieg zu den weiterführenden Buslinien möglich ist. Am Nachmittag folgen drei bis vier weitere Fahrten zwischen Niederzissen West und Weiler beziehungsweise Burgbrohl in beiden Fahrtrichtungen. In Weiler und teils in Burgbrohl werden direkte Busanschlüsse in Richtung Lützingen beziehungsweise Brohl erreicht. Für einen bequemen Umstieg errichtete die Brohltalbahn in Weiler kurzfristig einen zeitgemäßen Bahnsteig unmittelbar neben der Bushaltestelle. Die erste Fahrt am Morgen sowie die letzte Fahrt am Nachmittag werden jeweils durchgehend von/bis Brohl angeboten, so dass die dortigen Anschlusszüge der „MittelrheinBahn" erreichbar sind. Eine Besonderheit ergibt sich im Fahrplan an Dienstagen und Donnerstagen ab Mai: Dann ist auch der „Vulkan-Expreß" in einer für die Schüler passenden Zeitlage unterwegs und übernimmt deren Beförderung. Die Verbundtarife zwischen Niederzissen West und Brohl gelten auch in den Zügen des „Vulkan-Expreß".



FOTO: VOLKHARD STERN

Nach jahrzehntelanger Geringschätzung ist die Brohltalbahn zumindest kurzfristig wieder Teil des öffentlichen Nahverkehrs.



FOTO: MARKUS SCHMIDT

Für die Region wäre es gut, wenn zukünftig vom Bahnhof Bad Salzungen Personenzüge auch durch das mitttlere Werratal fahren würden.

NEUE VERKEHRSWEGE

# Bahn-Lückenschluss im Werratal – auch in Bayern ein Thema

□ Der angestrebte Bahnlückenschluss zwischen Hessen und Thüringen ist nicht nur ein regionales Thema für das mittlere Werratal. Das wurde am 9. April bei einer vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Coburg durchgeführten Tagung zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Bayern deutlich. Das Interesse über die Region hinaus freut den Heringer Bürgermeister Daniel Iliev und er fühlt sich in seiner Auffassung bestätigt: „Die Reaktivierung der Eisenbahn im mittleren Werratal ist ein ganz wichtiges Zukunftsprojekt für Mobilität, Menschen und die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort. Ich bin sehr froh, dass wir in der Region zwischen Bad Salzungen und Gerstungen geschlossen und mit Nachdruck das Thema angehen." Die aktuellen Bestrebungen zur Wiederinbetriebnahme und die Strecke selbst stellten auf der Tagung Markus Schmidt aus Vacha vom Fahrgastverband Pro Bahn Thüringen e. V. und Hermann-Josef Hohmann von der Stadt Heringen (Werra) den 80 Anwesenden, darunter mehrere bayerische Bundes- und Landtagsabgeordnete, vor. In Coburg wurde deutlich, dass es nicht nur darum geht, zukünftig wieder durchgängig Personen- und Güterzüge von Bad Salzungen nach Gerstungen und in Gegenrichtung fahren zu lassen. Wenn das Projekt zusammen mit einem zweiten Lückenschluss von Hildburghausen/Eisfeld nach Coburg gedacht wird, ergeben sich im Güter- und im Personenverkehr neue Perspektiven. Mithilfe der beiden Projekte kann eine Schienenverbindung von Südostdeutschland/ Tschechien nach Nordwestdeutschland wieder in Betrieb genommen werden, die vor 1945 vor allem im Streckenabschnitt zwischen Lichtenfels am Main und Eisenach zu den wichtigsten Nebenfernstrecken in ganz Deutschland gehörte. Dieser Einschätzung schließt sich Gerd Weibelzahl vom Landesvorstand des VCD in Bayern an. Auch für ihn hat die Strecke Bedeutung für Franken und Nordbayern: „Sie ermöglicht im Eisenbahnverkehr eine vorteilhafte, steigungsarme Anbindung an die Hauptstrecke Eisenach – Bebra. Besondere Chancen für das Projekt gibt es mit dem zukünftigen ICE-Halt in Bad Hersfeld im Zuge der Neubaustrecke Fulda – Gerstungen. Im weiteren Procedere ist es wichtig, neben der Reaktivierung zwischen Philippsthal und Vacha die Gesamtverbindung Bad Salzungen – Bad Hersfeld als attraktive Zubringerverbindung zum neuen ICE-Halt mitten in Deutschland aufzuwerten." Südthüringen und Oberfranken sind allerdings in ihren Bemühungen um einen Lückenschluss schon deutlich weiter. Seit Jahren liegt eine Machbarkeitsstudie vor, welche die Wirtschaftlichkeit einer durchgehenden Verbindung von Coburg über Eisfeld/ Hildburghausen ins Werratal belegt. Seit letztem Jahr gibt es bei der Industrie- und Handelskammer Coburg eine Interessengemeinschaft, die das Projekt voranbringen will. Schließlich gehört die Strecke zu einer der Verbindungen, die im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes wieder in Betrieb genommen werden soll.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

*Die Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) haben bereits vor einigen Jahren eine Lok der Baureihe 1216 (Taurus) mit einer Vollwerbung für die Spedition Roland versehen. Mitte 2021 wurde die ELL-193 753 von der aufgelösten MMV übernommen und noch einige Zeit mit den Logos des EVU betrieben. Nun trägt 193 753 seit kurzer Zeit eine neue Vollwerbung für die Spedition Roland und ist am 30. März 2022 mit einem Containerzug in Hermannspiegel in Fahrtrichtung Süden unterwegs.*




FOTO: MARKUS BEHRLA

*Eine Gruppe Eisenbahnfreunde um den Veranstalter „MD Event & Nostalgiereisen" nutzte am 2. April 2022 die Möglichkeit, die in Meiningen zur Reparatur eingerückte 01 1519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V. vor einem Fotozug im Werratal einzusetzen. Teils später Schnee und kühle Temperaturen sorgten für stimmungsvollen Winterdampf im Schnellzugtempo.*

INFRASTRUKTUR

## KI unterstützt Schienenprüfung und -instandhaltung

Im Rahmen des Förderprogramms „mFUND" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) starteten das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF), die DB Netz AG Frankfurt a. M., die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung Berlin, die ZEDAS GmbH Senftenberg sowie das Institut für Bauingenieurwesen der TU Berlin und die Vrana GmbH aus Rimsting im Dezember ein gemeinsames Forschungsvorhaben. Das Projekt wird vom DZSF koordiniert und über den Zeitraum von Dezember 2021 bis November 2024 mit rund 1,9 Millionen Euro vom BMVI gefördert. Ziel ist es, ein IT-Werkzeug zur Instandhaltung der Schieneninfrastruktur zu entwickeln, mit dem die aus Prüffahrten erhobenen Daten durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) effizient genutzt werden können. Im Praxistest wird dieses IT-Werkzeug auf Strecken des „Offenen Digitalen Testfelds" des DZSF im Lausitzer Braunkohlerevier erprobt und bewertet. Die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur erfolgt bisher zumeist nach präventiven Konzepten: Welche Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, wird anhand von Mess- und Prüfdaten zum Schienenzustand aus regelmäßig stattfindenden Inspektionsfahrten entschieden. Diese Daten werden jedoch bisher nur teilweise automatisiert ausgewertet und lassen nur vereinzelt genaue Rückschlüsse auf die tatsächlichen Fehlerbilder und deren Ausmaße zu. KI soll künftig den gesamten Prozess unterstützen – von der Datenerfassung aus den Prüfsystemen über die Analyse bis hin zur Entscheidungsfindung und Visualisierung. „Durch die bessere Kenntnis des Schienenzustands und eine genauere Klassifikation von Fehlern wird eine optimierte Auswertung von Daten aus der Schienenprüfung ermöglicht", so Mike Fieber, der seitens der DB Netz AG für die Anwendung der Projektergebnisse im Laufe des Vorhabens und gegebenenfalls darüber hinaus verantwortlich wird. Damit legt das Projekt die Grundlage für eine zustandsorientierte Instandhaltung und erhöht die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur bei gesenkten Lebenszykluskosten.

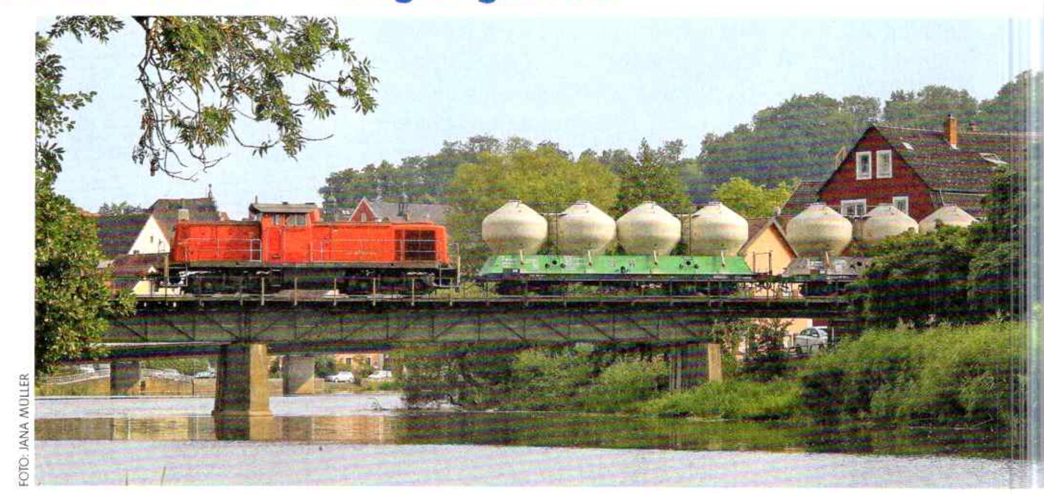

FOTO: MICHAEL HUBRICH

■ *Wer hätte gedacht, dass man jemals für eine 111 an einem Sonntag früh aufstehen würde? Am 20. März 2022 verband Michael Hubrich das Brötchenholen mit einer Aufnahme des AKE-TEE, der an diesem Tag von der passend lackierten DB AG-Gebrauchtzug-111 212 gezogen wurde.*

GÜTERVERKEHR

## Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld

□ Am 4. April 2022 wurden nach monatelanger Pause von Schwandorf aus die ersten neun leeren Zementwagen nach Burglengenfeld zur Beladung gebracht. Die Rückfahrt erfolgte an diesem Tag als Lokzug. Zuvor war die Strecke wegen Sanierung der Naabbrücke in Burglengenfeld gesperrt. Die Brücke muss nicht mehr in Langsamfahrt befahren werden. Seither wird Burglengenfeld an Werktagen wieder regelmäßig am späten Nachmittag bedient. Die Zementtransporte mit sogenannten „mobiler-Wagen", wie sie im letzten Jahr durchgeführt wurden, werden 2022 so nicht stattfinden.


FOTO: JANA MÜLLER

294 902 verlässt mit dem Zementzug nach Schalding-Hafen soeben Burglengenfeld.


FOTO: MICHAEL MANN

■ *Am 8. und 9. April 2022 wurde der Schienenbus „Ulmer Spatz" zur Hauptuntersuchung nach Linz am Rhein überführt. Gebildet war die bunte Garnitur aus 218 436, dem Bremswagen Bybdzf 482.4, 798 652, 996 257, 998 896 und dem zum Fahrradtransportwagen umgebauten 998 069. Übernachtet wurde im hessischen Babenhausen. Am frühen Samstagmorgen wird der Zug für die zweite Etappe vorbereitet.*

# Und dann ist der Bahnhof weg







FOTOS: ROLAND WIRTZ

Auf dem Bild verlässt Vorserienlok 216 001 Velbert Hbf mit dem gemischten Güterzug nach Duisburg-Wedau. Der Rangierer begleitet die Fuhre bis zur Einfahrweiche, um diese nach Ausfahrt des Zuges wieder in Grundstellung zu verschließen.

30 Jahre später ist auf dem ebenfalls von der Straßenbrücke der Langenberger Straße aufgenommenen Foto von der Eisenbahn keine Spur mehr zu erkennen. Die Gleisanlagen mussten Gewerbebetrieben und Parkplätzen weichen.

□ Velbert ist eine der wenigen Städte Deutschlands, deren Hauptbahnhof nicht mehr existiert. Der Bahnhof lag an der inzwischen komplett stillgelegten und abgebauten „Niederbergbahn" Essen-Kettwig Stausee – Heiligenhaus – Velbert – Wülfrath – Abzw. Oberdüssel (– Wuppertal-Vohwinkel). In Wülfrath bestand Anschluss an die heute noch von Kalkzügen genutzte Angertalbahn Richtung Ratingen und Duisburg, welche bei Eisenbahnfreunden weithin bekannt ist, verkehrten hier doch die letzten Dampfloks der Baureihe 50 des Bw Duisburg-Wedau und Vorserienmaschinen der Baureihe 216 („Lollo"). Das letzte Teilstück Wülfrath – Velbert Hbf der Niederbergbahn wurde 1999 formal stillgelegt, nachdem der letzte Güterzug schon 1996 rollte. Der Personenverkehr wurde bereits 1960 eingestellt. Noch bis in die 1980er-Jahre herrschte reges Treiben im Bahnhof Velbert, denn es waren hier sowie in den Nachbarbahnhöfen Heiligenhaus und Tönisheide noch zahlreiche kleinere und mittlere Betrieb zu bedienen. Für die Verteilung der Waggons waren Kleinlokomotiven zuständig. Die Zufuhr der Wagen erfolgte aus Richtung Duisburg über die Angertalbahn, wobei die Stückgutzüge mit Dieselloks der Baureihe 221 und die gemischten Züge mit der 216 bespannt waren. Mit viel Glück konnte man vor letzterer Leistung gelegentlich auch eine Maschine der Vorserie beobachten.

„Schau mal Oma, das ist doch ein toller Wagen! Da musst du einsteigen." Meine erste Erinnerung an einen Pop-Wagen stammt aus den 70er-Jahren, der genaue Zeitpunkt lässt sich nicht mehr rekonstruieren. Ich begleitete meine Großmutter zum Münchner Hauptbahnhof, sie verreiste in Richtung Nürnberg. Ich war ein frischgebackener Eisenbahnfreund und von dem neuen, weiß-blauen Wagen gleich begeistert. Die vielgereiste Oma meinte nur, er würde drin aber genauso aussehen wie alle anderen.

Wie recht sie hatte. Die allermeisten Pop-Wagen zeichneten nur die frischen Farben aus – innen blieb alles beim Alten.

Wir schreiben das Jahr 1970: Bundeskanzler Willy Brandt, ein Jahr im Amt, steht für die neue Ostpolitik, die das Ende des Kalten Krieges einleiten sollte. Verträge mit der UdSSR, Polen und der DDR wurden geschlossen und damit alte Wunden scheinbar versorgt. Der Bahn kam eine kleine Nebenrolle zu, denn der Bundeskanzler reiste mit dem Sonderzug nach Erfurt, um dort Willy Stoph zu treffen. Auch der Gegenbesuch des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR fand mit der Bahn statt. Der DDR-Regierungszug erreichte dabei Kassel.




Es begann in den 70er-Jahren: Bunte Farben bei der Bahn! Der Farbversuch mit den „Pop-Farben" währte nur kurz, doch dessen Auswirkungen reichen bis in die Jetzt-Zeit.

# Alles schon mal bunt gewesen

Reiseerleichterungen, die auch den Verkehr auf der Schiene betrafen, waren die Ergebnisse der neu aufgenommenen Gespräche zwischen Ost und West. Eine weitere Neuerung prägte das Jahr 1970: Der Bundestag beschloss das Wahlrecht ab 18 – eine Folge der Studentenunruhen 1968. Die 70er-Jahre stehen für den Aufbruch, und für den (fast) ungebremsten Aufschwung und Fortschritt.

**Volldampf! 042 347 ballert mit D 1734 Emden Außenhafen – Dortmund bei Lingen in Richtung Rheine. Der Zug ist eigentlich eine 012-Leistung, die Mikado ist am 3. September 1974 mit dem Acht-Wagen-Zug voll gefordert.**

FOTO: ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG

Konnte die alte Bundesbahn da mithalten? Wohl konnte die Bahn steigende Verkehrsleistungen verbuchen (ein Plus von 6,1 Prozent bei den Reisenden und von 3,1 Prozent im Güterverkehr im Jahr 1970). Doch welche Ressourcen standen zur Verfügung? Noch immer standen 1712 Dampflokomotiven im Dienst (31.12.70), ein Anteil von 20 Prozent, wenn auch die jeweiligen Transportleistungen ein anderes Bild ergaben. Weiterhin lagen die Investitionssummen für die Schiene trotz aller Versprechungen der Politik weit hinter denen für die Straße. Der Spielraum der Bahn blieb begrenzt. Blieb dann nur neue Farbe?

Nicht nur. Es zeichneten sich auch richtungsweisende Neuerungen ab: Ende 1969 stellte man die ersten S-Bahn-Triebzüge der Baureihe 420 vor – zunächst für die S-Bahn in München gedacht. Dort wartete mit den Olympischen Spielen eine Herausforderung, die den längst überfälligen Ausbau des S-Bahn-Netzes kräftig beschleunigte (MEB 9/2012). Die Farben des

## Am Anfang der Pop-Ära standen die S-Bahn-420

neuen ET sprachen eine neue Sprache: Hell und leicht, angenehm sollten sie wirken. Offensichtlich wollte man weg vom Schmuddel-Schema der Bundesbahn, das vom immergleichen, oft schmutzig wirkenden Grün der meisten Waggons geprägt war, nimmt man die noblen TEE-Züge und die Silberlinge für den Nahverkehr aus. Die




FOTO: DR. HELMUT PETROVITSCH

**Inspiration durch blaue Fensterbänder auch für die DB-Designer? Während einer Versuchsfahrt im Jahr 1988 trafen sich ein ETR 401 der FS und 4010 007 der ÖBB in Graz.**




FOTO: REINHARD FUCHS, SLG. GERHARD HAUPTMANN

**Nur ein 420 erhielt diese ansprechende, purpurrot/kieselgraue Farbgebung, die ursprünglich für die Frankfurter S-Bahn vorgesehen war. Hier steht er an einem der Endpunkte des Münchner Netzes, in Holzkirchen. Anlässlich einer U3-Revision (11.11.1981) wurde 420 003 blau/kieselgrau umlackiert, 20 Jahre später ausgemustert und verschrottet.**


FOTOS (2): JOACHIM CLAUS/EISENBAHNSTIFTUNG

**Bei der Präsentation am 13. August 1970 im AW Frankfurt kamen erstmals neben Blau und Grün weitere Farben hinzu: In der Mitte der ABüm 223 (10-43 068-5, blutorange), dahinter der Liegewagen Bcümk (51-40 213-0, kobaltblau mit rotem unteren Zierstreifen) und ganz hinten der purpurrote WRümh 132.**



**Hinter dem grünen Büm 239-Einzelgänger stand damals ein mit Folien versehener Mitteleinstiegswagen, der nie in Pop-Farben zum Einsatz kam. Sein Rotviolett erhielten zwei Liegewagen, die beiden dahinter zu erkennenden Farben, ein helles Blau und Grün, wurden verworfen.**

neue Farbaufteilung war gekennzeichnet durch das „grünblaue" Fensterband und gleichfarbige Zierlinien (RAL 5001 – für alle Betrachter erschien dass einfach als reines Blau) in Kombination mit der Grundfarbe Kieselgrau. Die beiden anderen 420-Vorserienfahrzeuge folgten im Januar 1970. Damit lagen drei Farbversionen vor, die auch den Fahrgästen zur Abstimmung gestellt wurden: Die Münchner wählten selbstverständlich das Weiß/Blau ihres bayerischen Himmels, in Düsseldorf fand das orangene Farbschema eine Mehrheit, und die Frankfurter fanden Purpurrot für ihre S-Bahn sehr gut. Sie bekamen es bekanntlich nicht, und auch die Münchner 420 veränderten sich im Laufe der Zeit hin zum S-Bahn-Orange, das die DB möglichst einheitlich durchsetzen wollte.

Zweifellos im Eindruck der gesellschaftlichen Veränderungen war schon 1969 das Design-Center der DB entstanden. Dessen Ideen und Konzepte sollten sich nun auch auf den Park der Reisezugwagen auswirken. Angelehnt an die Lackierung der



FOTO: SLG. DIRK FRIELINGSDORF

**Stuttgart, im Sommer 1971, kurz vor 15 Uhr: Der D 512 Dortmund – München besteht weitgehend aus Pop-Wagen. Mit dabei: ein Aüm 203 und ein Schürzen-Speisewagen WRüge 152. Dessen zusätzliche Zierlinie ermöglicht ein einheitliches Bild.**



Zu den drei D-Zugpaaren, die nach der ersten Umlackierung mit Pop-Wagen liefen, gehörte D 576/577 Basel – Hamburg Altona (Kassel Hbf, April 1974).



FOTOS (2): VOLKER CREDE

Auch im Juli 1978 waren in Kassel noch (ausgeblichene) Pop-Wagen zu sehen: ein ABüm 223 im D 567.

S-Bahn-Triebwagen entstanden auf Weisung der HVB (Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn) bis Juni 1970 zwei Musterzüge in den AW Frankfurt und Neumünster, bestehend aus jeweils vier Waggons: Die Frankfurter lackierten einen

## Einheitliche Lackierungen standen am Anfang

Aüm 203, je einen Büm 232 und 234 sowie einen BDüm 273 mit kobaltblauem Fensterband (RAL 5013). In Neumünster entstanden je ein umlackierter Aüm 202, ABüm 223, Büm 232 und Büm 239, deren Fensterband in Chromoxidgrün gehalten war. Nur der letztgenannte Wagen (einer der Bauart-Einzelgänger in Pop-Farben) erhielt den Zierstreifen über dem Rahmen,



FOTO: PETER BAUCHLE

Am sehr gepflegten DC 913 „Münsterland" mit 110 111, aufgenommen am 6. März 1977 in Frankfurt-Bonames, fällt das breitere Fensterband des ersten Bm 232 (22-40 206) auf.

Im August 1974 führte 012 063 des Bw Rheine den saisonal verkehrenden D 1731 aus Münster nach Norddeich/Mole, aufgenommen kurz vor Aschendorf. Die schönen Pop-Farben wurden dadurch nicht sauberer.

FOTO: KLAUS WEIGEL, SAMMLUNG JÜRGEN LEHMANN



FOTO: GEORG WAGNER

Blutorange im Pegnitztal: Die Nürnberger 614 behielten ihre Pop-Farbgebung bis in die 2000er-Jahre (614 006 am 25. Mai 1985).



FOTO: MICHAEL HUBRICH

Original-Pop auch an der Ruhr: 111 144 mit einer Garnitur x-Wagen auf der S 3 am 5. Oktober 1986 im Bahnhof Bochum-Dahlhausen.

die anderen drei blieben in diesem Bereich Kieselgrau – ebenfalls als Einzelgänger. Die blaue Garnitur lief im D 538/539 zwischen Köln und Hamburg, die grünen Wagen im D 670/671 „Senator“ Wiesbaden–Bremerhaven-Lehe. Die Resonanz bei Fahrgästen und Bundesbahnern entwickelte sich grundsätzlich positiv, doch man empfand die blauen und grünen Farben insgesamt noch als zu dunkel. Als nachteilig wurde bemängelt, dass bei den Zügen in einheitlichem Farbton die 1. Klasse nur schlecht auffindbar war – für damals besonders wichtige (Geschäfts-)Kunden der Bahn.

Es folgten daher umgehend ein dritter und ein vierter Versuchzug. Letzterer wurde am 14. August in Frankfurt vorgestellt. Nun waren auch ein ABüm 223 mit Fensterband in Rotorange (RAL 2002), ein weiterer Büm 234 sowie ein Liegewagen Bcüm 243 in Blau, ein zweiter Bcüm 243 in Blaulila (ähnlich RAL 4002) sowie ein Packwagen Düm 902 in Grün vorhanden. Auf den Bildern vom 13. August (Seite 16) sind

## NIROSTA-Wagen und Gasturbinen-Triebkopf

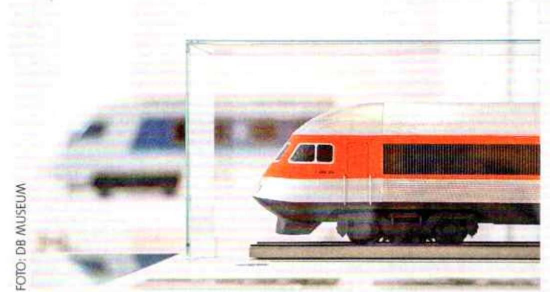


FOTO: DB MUSEUM

Die Studie eines Gasturbinen-Triebkopfes: An die geplante Baureihe 603 erinnert ein Modell.

Als passende Reisezugwagen entstanden immerhin zwei Prototypen.



Das Gasturbinen-Projekt entsprang dem Zeitgeist, doch es wurde nichts daraus. Spätestens die Ölpreiskrise ab 1973, die schließlich zu vier „autofreien Sonntagen“ führte, wird damals für das definitive Ende gesorgt haben. Auch die mit Gasturbinen umgerüsteten TEE-Triebzüge der Baureihe 602 bewährten sich nicht sonderlich. Ein 1:10-Modell des 603-Triebkopfs blieb erhalten und steht nun restauriert im DB Museum – im Rahmen der Ausstellung „Bahn und Design“ in Nürnberg. So blieb es bei den in diesem Zusammenhang bei LHB in Auftrag gegebenen zwei Reisezugwagen neuer Bauart. Sie zeichneten sich äußerlich durch die gesickten Seitenwände in unlackierter NIROSTA-Ausführung aus. Auch der 603 im Modell zeigt diese Merkmale, der Zug wäre zweifellos aufsehenerregend aufgefallen. Bezüglich der Bauweise nahmen die beiden wunderschönen Prototyp-Waggons viele Merkmale der späteren Eurofima-Wagen vorweg, beispielsweise die breiten Abteile, die Schwenkschiebetüren und die Klimaanlage.



FOTOS (2): ROLF KOSTNER

Neben dem ABwümz 227 (oben) wurde auch ein Bwümz 237 bei LHB gebaut. Am 6. Mai 1983 war er in Bielefeld in den Bundeswehr-IC 1629 „Hohensyburg“ eingereiht.

weiterhin zu sehen: der schon genannte grüne Büm 239, ein Liegewagen mit Küchenabteil (Bcümk 255) mit kobaltblauem Fensterband, den zunächst Zierstreifen und Beschriftung in Rotviolett auszeichneten, sowie der einzige in Pop-Farben lackierte Neubau-Speisewagen WRümh 132 mit 27,5 Metern Länge. Nie als Pop-Wagen in den Verkehr kam der Mitteleinstiegswagen, an dem man mit Folien weitere Farbvariationen vorstellte.

Mit dieser Präsentation war das endgültige Pop-Farbschema besiegelt: Die Wagen der 1. Klasse sowie die AB-Wagen zeichnete das Orangerot aus, die Wagen 2. Klasse sowie die kombinierten Sitz-/Packwagen liefen mit Kobaltblau als Kennfarbe, die Speise- und Schlafwagen prägte das grundsätzlich für diese Wagengattungen schon bekannte Purpurrot, die Pack- und Postwagen (letztere wurden allerdings nie umlackiert) sollten das klassische Chromoxidgrün als Farbband behalten. Nur bei den Bcm 243-Liegewagen, von denen sieben umlackiert wurden, konnte man sich nicht so recht entscheiden, neben drei blauen existierten auch je zwei rotviolett beziehungsweise blaulila lackierte Exemplare. Merkwürdig mutet auch die Entscheidung an, statt mehrerer moderner Speisewagen sechs Vorkriegs-Schürzenwagen mit neuem Lack zu versehen.

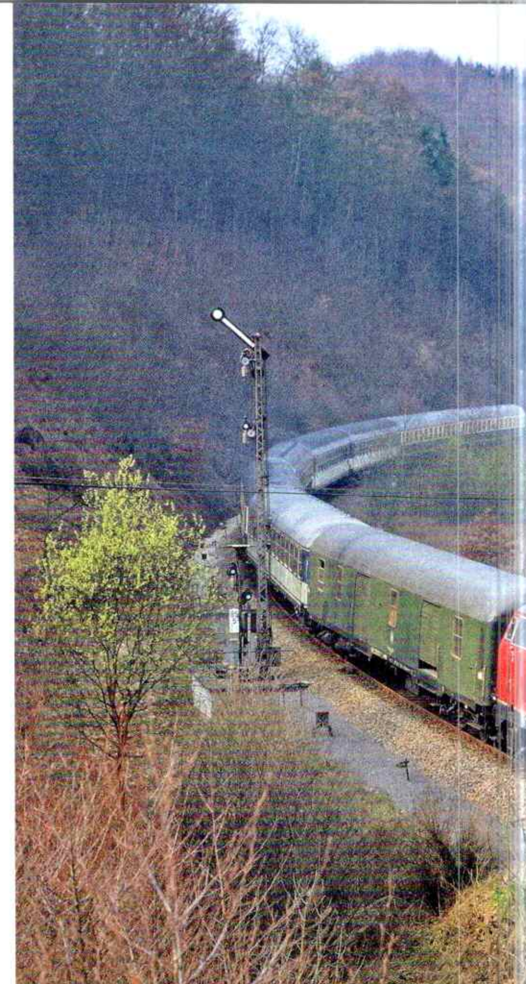
## Kobaltblau war die dominierende Farbe

Nach der Grundsatzentscheidung für die neuen Farben kamen innerhalb von knapp zwei Jahren insgesamt maximal 151 Reisezugwagen in der Pop-Lackierung (ein Begriff, den die DB offiziell nie verwendete) auf die Schienen. Die drei hier gezeigten Tabellen, Basis sind die Daten von Rolf Köstner, zeigen die vollständige Übersicht nach dem derzeitigen Wissensstand. Bei fünf Wagen ist die Umlackierung fraglich. Den Löwenanteil machen die Wagen der 2. Klasse und darunter wiederum die damals aktuellste Bauart Büm 234 aus. Von diesen stammten 24 aus einer Neuanlieferung, und auch von den ABüm 225 wurden 16 ab Werk mit orangerotem Fensterband geliefert.

Trotz der vermeintlich hohen Zahl an Waggons hielt sich anschließend die Zahl der zumindest überwiegend aus Pop-Wagen gebildeten Züge in Grenzen. Bekannt für die bunten Waggons waren drei Zug-

| Bauart | St. | RAL | UIC | Wagennr. | Hersteller/AW | Ausgang | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Speisewagen Baujahr ab 1964, LüP 27,5 m** | | | | | | | |
| **WRümh 132** | 1 | 3004 | 51 80 | 88-80 235-1 | AW Frankfurt/Main | | 1974 ausgebrannt |
| **Schürzen-Speisewagen Baujahr 1940, Umbau DB 1957 mit Gummiwulst-Übergängen** | | | | | | | |
| **WRügh/e 152** | 6 | 3004 | 51 80 | 88-40 157-6 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 88-40 160-4 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 88-40 173-7 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 88-40 187-7 | | | |
| | | | | 88-80 203-9 | AW Frankfurt/Main | | Pop-Anstrich nur kurze Zeit |
| | | | | 88-40 219-4 | AW Frankfurt/Main | | |
| **DSG-Schlafwagen 1./2. Klasse, Baujahr ab 1964** | | | | | | | |
| **WLABümh 174** | 6 | 3004 | 71 80 | 71-40 840-2 | Hansa Bremen | 18.12.70 | DG München-Kassel |
| | | | 61 80 | 71-41 872-6 | Neuaubing | 19.02.71 | ISG/DSG-Werkstätte |
| | | | 61 80 | 71-41 874-2 | Neuaubing | 01.04.71 | ISG/DSG-Werkstätte |
| | | | 61 80 | bis | Neuaubing | 25.05.71 | ISG/DSG-Werkstätte |
| | | | 61 80 | 71-41 877-5 | Neuaubing | 18.03.71 | ISG/DSG-Werkstätte |
| **Abteilwagen 1. Klasse, Baujahr ab 1956, Schwenktüren** | | | | | | | |
| **Aüm 202** | 1 | 6020 | 51 80 | 10-43 063-6 | AW Neumünster | 19.06.70 | Musterzug grün, ohne Zierstreifen unten |
| | 1 | 2002 | | 10-43 068-5 | | | |
| **Abteilwagen 1. Klasse, Baujahr ab 1963, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Aüm 203** | 4 | 2002 | 51 80 | 10-40 232-0 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 10-40 235-3 | AW Neuaubing | | |
| | | | | 10-40 237-9 | AW Neuaubing | | |
| | | | | 10-40 238-7 | AW Neuaubing | | |
| | 1 | 5013 | | 10-80 903-7 | AW Frankfurt/Main | 00.00.70 | Musterzug Blau |
| **Abteilwagen 1./2. Klasse, Baujahr ab 1956, Fensterbreite 1200/1000 mm, Schwenktüren** | | | | | | | |
| **ABüm 223** | 1 | 6020 | 51 80 | 31-40 199-6 | AW Neumünster | 18.06.70 | Musterzug grün, ohne Zierstreifen unten |
| | 3 | 2002 | | 31-40 200-2 | | | |
| | | 2002 | | 31-40 235-8 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | 2002 | | 31-40 260-6 | AW Frankfurt/Main | | Musterzug 3 |
| **Abteilwagen 1./2. Klasse, Baujahr ab 1970, Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **ABüm 225** | 18 | 2002 | 51 80 | 31-40 524-5 | AW Frankfurt/Main | | 1971 verunglückt |
| | | | | 31-40 525-2 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 31-70 135-3 | AW Neumünster | 04.03.71 | alle |
| | | | | bis | | | 16 Waggons aus |
| | | | | 31-70 150-2 | AW Neumünster (?) | 00.00.71 | Neuanlieferung |
| **LHB-Prototyp 1972, klimatisierter Abteilwagen 1./2. Klasse mit 10 Abteilen** | | | | | | | |
| **ABwümz 227** | 1 | 2002 | 51 80 | 30-70 001-8 | LHB | 02.06.72 | Wagenkasten NIROSTA, nach Umbau Türen komplett RAL 2002 |
| **Abteilwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1959, Fensterbreite 1000 mm, Schwenktüren** | | | | | | | |
| **Büm 232** | 1 | 6020 | 51 80 | 22-40 778-8 | AW Neumünster | 19.06.70 | Musterzug grün, ohne Zierstreifen unten |
| | 8 | 5013 | | 22-40 072-6 | AW Oppum | | |
| | | | | 22-40 206-0 | AW Frankfurt/Main | 00.00.70 | Musterzug Blau, breiteres Fensterband |
| | | | | 22-40 254-0 | AW Oppum | | |
| | | | | 22-40 346-4 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-40 371-2 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 22-40 581-6 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 22-40 797-8 | AW Bad Cannstatt? | | Umlackierung unsicher |
| | | | | 22-43 055-8 | AW Frankfurt/Main | | |
| **Abteilwagen 2. Klasse Baujahr ab 1960, Fensterbreite 1000 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Büm 233** | 1 | 5013 | 51 80 | 22-40 980-0 | AW Neuaubing | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Abteilwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1964, Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Büm 234** | 69 | 5013 | 51 80 | 22-30 009-0 | AW Neumünster | 19.02.71 | |
| | | | | 22-30 011-6 | AW Oppum | 04.03.71 | |
| | | | | 22-30 012-4 | AW Neumünster | 22.02.71 | |
| | | | | 22-30 016-5 | AW Oppum | 11.03.71 | |
| | | | | 22-30 022-3 | AW Oppum | 19.01.71 | Musterzug 3 |
| | | | | 22-30 023-1 bis | AW Oppum | | |
| | | | | 22-30 028-0 | AW Neumünster | 02.03.71 | |
| | | | | 22-30 030-6 | AW Oppum | | |
| | | | | 22-41 011-3 bis | AW Frankfurt/Main | 00.00.70 | Musterzug Blau |
| | | | | 22-41 017-0 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 043-6 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 054-3 | AW Frankfurt/Main | | |
| | | | | 22-41 084-0 | AW Neumünster | 11.02.71 | |
| | | | | 22-41 086-5 | AW Neumünster? | | oder AW Oppum |
| | | | | 22-41 151-7 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 152-5 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 153-3 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 155-8 | AW Bad Cannstatt | | 1971 verunglückt |
| | | | | 22-41 157-4 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 158-2 | ? | | Umlackierung unsicher |
| | | | | 22-41 178-0 | AW Oppum | | |
| | | | | 22-41 222-6 | AW Neuaubing | | |
| | | | | 22-41 228-3 | AW Neuaubing | | |
| | | | | 22-41 279-6 | AW Oppum | | |
| | | | | 22-41 286-1 | AW Neumünster | 15.02.71 | |
| | | | | 22-41 297-8 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 298-6 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-41 322-4 | ? | | Umlackierung unsicher |
| | | | | 22-41 333-1 | AW Neuaubing | | |
| | | | | 22-41 418-0 bis | AW Neumünster | 04.03.71 | |
| | | | | 22-41 424-8 | AW Oppum | 12.03.71 | |
| | | | | 22-41 467-7 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 22-70 186-7 bis 22-70 209-7 | AW Neumünster | | alle 24 Waggons aus Neuanlieferung |
| **LHB-Prototyp 1972, klimatisierter Abteilwagen 2. Klasse mit 11 Abteilen** | | | | | | | |
| **Bwümz 237** | 1 | 5013 | 51 80 | 21-70 001-9 | LHB | 18.10.72 | Wagenkasten NIROSTA, nach Umbau Türen RAL 5013 |
| **Abteilwagen 2. Klasse, Umbaujahr ab 1969, aus Liegewagen, Fensterbreite 1000 mm, Schwenktüren** | | | | | | | |
| **Büm 239** | 1 | 6020 | 51 80 | 22-42 845-3 | AW Oppum | 00.00.70 | Musterzug grün |
| **Liegewagen 2. Klasse, Baujahr ab 1963, Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Bcüm 243** | 3 | 5013 | 51 80 | 50-40 021-8 | AW Neumünster | 03.02.71 | Musterzug 3 |
| | | 5013 | | 50-40 024-2 | AW Neumünster | 05.02.71 | |
| | | 5013 | | 50-40 040-8 | AW Neumünster | 09.02.71 | |
| | 2 | [4002] | | 50-80 066-4 | AW Oppum | 23.02.71 | |
| | | [4002] | | 50-80 067-2 | AW Oppum | 05.02.71 | Musterzug 3 |
| | 2 | [4005] | | 50-80 068-0 | AW Oppum | 25.02.71 | |
| | | [4005] | | 50-80 069-8 | AW Oppum | 04.03.71 | |
| **Liegewagen 2. Klasse mit Küchenabteil, Umbaujahr ab 1961, Fensterbreite 1000 mm, Schwenktüren** | | | | | | | |
| **Bcümk 255** | 1 | 5013 | 51 80 | 51-40 213-0 | AW Frankfurt/Main | | später 50-40 763-5, zunächst Beschriftung und untere Zierlinie rotviolett |
| **Sitz-/Packwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1964, Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **BDüm 273** | 4 | 5013 | 51 80 | 82-70 028-8 | AW Frankfurt/Main | 00.00.70 | Musterzug Blau |
| | | | | 82-70 037-9 | AW Neuaubing | 09.02.71 | |
| | | | | 82-70 038-7 | AW Neuaubing | 04.03.71 | |
| | | | | 82-70 039-5 | AW Neuaubing | 08.03.71 | |
| **Buffet-/Sitzwagen 2. Klasse, Umbau 1971 zur „Snack Bar", Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **BRbuümz 285** | 5 | 3004 | 51 80 | 85-75 001-7 bis 85-75 005-3 | Wegmann | 1971 | Umbau aus Büffetwagen BRbuümh 282 und 283 |



Oben: Die D-Züge zwischen Saarbrücken und München wurden viele Jahre durch Pop-Wagen geprägt. Zeitweise liefen sie nicht über Kaiserslautern, sondern auf der eingleisigen Strecke über Pirmasens, so wie E/D 859, den am 25. März 1980 bei Dellfeld 218 362 in Richtung Osten beförderte.



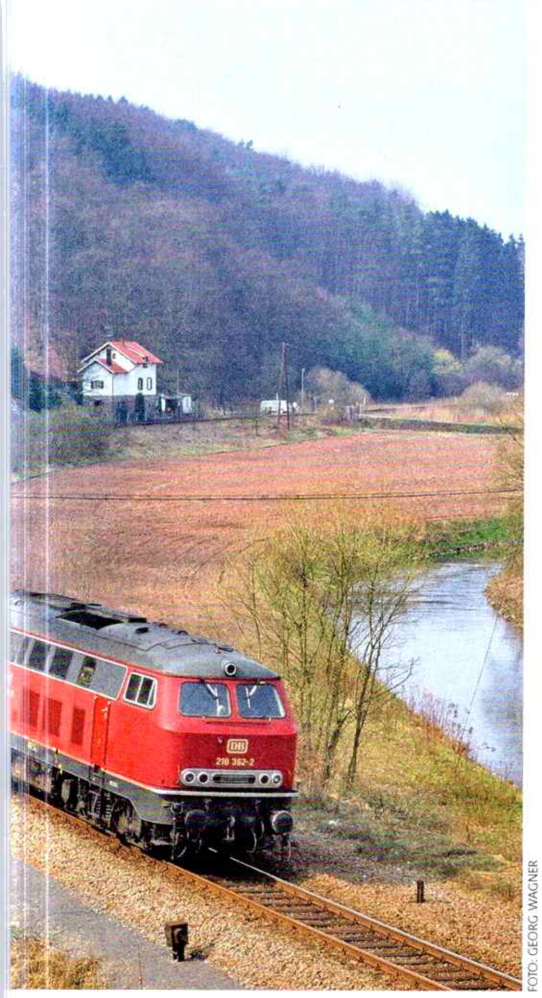


FOTO: GEORG WAGNER

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Schnellzug-Packwagen, Baujahr ab 1960** | | | | | | | |
| **Dm 902** | 1<br>9 | 5013<br>6020 | 51 80 | 92-40 064-8 | AW Oppum | | |
| | | | | 92-40 049-9 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 92-40 050-7 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 92-40 072-1 | AW Neumünster | 16.03.71 | Musterzug 3 |
| | | | | 92-40 084-6 | AW Neumünster | 17.02.71 | |
| | | | | 92-40 097-8 | AW Bad Cannstatt | | |
| | | | | 92-40 117-4 | AW Oppum | 04.03.71 | |
| | | | | 92-40 118-2 | AW Oppum | | Umlackierung unsicher |
| | | | | 92-40 128-1 | ? | | Umlackierung unsicher |
| | | | | 92-40 131-5 | AW Neumünster | 19.02.71 | |
| **Abteilwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1969, Museumswagen der SSN, Fensterbreite 1000 mm, Drehtüren** | | | | | | | |
| **Büm 238** | 1 | 6020 | 51 84 | 22-40 35x-2 | SSN | 2017 | |
| **Liegewagen 2. Klasse, Baujahr ab 1969, Charter-Wagen der SVG, Fensterbreite 1000 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Bcüm 2xx** | 1 | [4005] | | | SVG | | 2001 - 2005 |
| **Abteilwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1969, Charter-Wagen der SVG, Fensterbreite 1000 mm, Drehtüren** | | | | | | | |
| **Büm 233** | 1 | 6020 | | | SVG | | 2001 - 2005 |
| **Abteilwagen 2. Klasse, Baujahr ab 1969, Charter-Wagen der SVG, Fensterbreite 1200 mm, Drehfalttüren** | | | | | | | |
| **Büm 234** | 1 | 5013 | | | SVG | | 2001 - 2005 |

WAGENZEICHNUNGEN: HANS SOLCH; DATENGRUNDLAGE DER TABELLEN: ROLF KOSTNER

**Farben:**

| | |
|---|---|
| RAL 2002 | blutorange |
| RAL 3004 | purpurrot |
| RAL [4002] | rotviolett; Farbton Spiess&Hecker 40209 |
| RAL [4005] | blaulila; Farbton Spiess&Hecker 40210 |
| RAL 5013 | kobaltblau |
| RAL 6020 | chromoxidgrün |
| RAL 7032 | kieselgrau (Wagenkasten) |
| RAL 1004 | goldgelb (1. Klasse-Streifen) |
| RAL 9005 | tiefschwarz (Rahmen und Drehgestelle) |
| RAL 7022 | umbragrau (Dach, Rahmen alternativ) |

paare: Die D 512/513 München – Dortmund (gemäß Bildnachweis aus zwölf Pop-Wagen gebildet!), die D 576/577 Basel – Hamburg Altona sowie die Nachtschnellzüge D 610/611, wiederum München – Dortmund. Mit der Auslieferung weiterer Wagen kamen 1971 die ab München nach Osnabrück (D 628/629), Bremen (D 628/681) und Norddeich (D 730/731) verkehrenden Zugpaare dazu.

Ab dem Sommerfahrplan 1973 erschien schließlich die Zuggattung der City-D-Züge

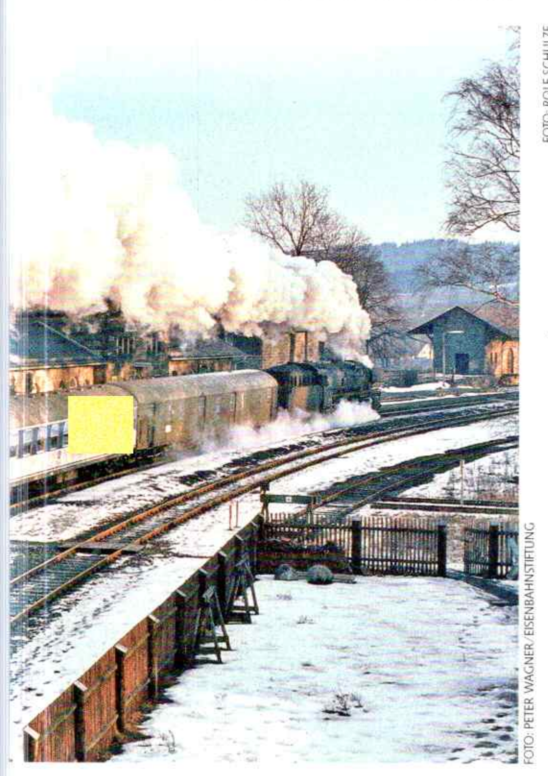


FOTO: PETER WAGNER, EISENBAHNSTIFTUNG

Unten: Kurz vor 9 Uhr donnert 001 180 im Februar 1973 mit E 1791 Würzburg – Hof durch Marktschorgast an der „Schiefen Ebene". Beim popfarbenen Bm 234 handelt es sich vermutlich um den Kurswagen aus Hamburg-Altona, der grüne ABüm dahinter könnte aus Dortmund kommen.



FOTO: ROLF SCHULZE

Am Abend des 22. Juli 1976 führte 220 053 des Bw Oldenburg den DC 912 „Ostfriesland" nordwärts. Die Aufnahme entstand bei Eisinghausen nördlich von Leer.



Der D 1285 bot lange Zeit eine Pop-Wagen-Garantie. 103 188 zog die bunte Garnitur am 14. August 1982 bei Dollnstein in Richtung Süden. Der Vergleich mit dem D 1284 des Jahres 1976 auf dem Außentitel zeigt: Die Zeit der Pop-Wagen geht erkennbar zu Ende.

FOTOS (2): GEORG WAGNER

(DC), die als Ergänzung zum IC-Netz eingeführt wurden. Vieler dieser schon 1978 wieder abgeschafften Züge, die sich durch regionale Bezeichnungen, die jeweils mit einem „-land" endeten, auszeichneten, waren poppig unterwegs. Bei den Eisenbahnfreunden sind insbesondere die auf der Emslandstrecke laufenden DC-Züge bekannt: DC 910/911 „Emsland", DC 912/913 „Ostfriesland" und DC 913/914 „Münsterland". Man stellte dort vorrangig den letzten DB-Dampfloks nach, von denen die 012 und, in Ausnahmefällen, 042 (siehe Aufmacherbild) tatsächlich auch diese vermeintlich hochwertigen Züge beförderten. Vermeintlich deshalb, weil die verwendeten Waggons im Vergleich zu jenen in den IC-Zügen im Komfort deutlich abfielen, es waren eben die herkömmlichen, allseits bekannten D-Zug-Wagen.

Eine Alternative wäre durchaus vorhanden gewesen, allein, sie ließ sich aus finanziellen Gründen im Autoland Bundesrepublik nicht verwirklichen: Vor genau 50 Jahren, am 13. April 1972, stellte man nach einigen Verzögerungen zwei neuartige, komfortable Reisezugwagen, die beiden LHB-Prototypen vor – beide in Popfarben. Die Wagen wurden auch im Zusammenhang mit dem Projekt eines Gasturbinen-Triebkopfes der geplanten Baureihe 603 entwickelt (siehe Kasten Seite 18). Erstmals sollte eine Klimaanlage auch den Reisenden der 2. Klasse zugute kommen. Der 603-Triebkopf blieb ein Projekt, die eher schlechten Erfahrungen mit den umgebauten Gasturbinen-602 trugen dazu bei, nicht zuletzt aber auch die damalige Ölpreiskrise. Die beiden Wagen blieben Einzelgänger. Die weitere Entwicklung führte über sieben Prototypen zu den bekannten Eurofima-Wagen, von denen die DB aber meinte, nur 100 Stück der 1. Klasse bestellen zu müssen. Vom ABwümz 227 sind insbesondere Einsätze als Kurswagen im D 216/217 „Austria-Express" bekannt (siehe MEB 8/2020). Der blaue Bwümz 237 lief beispielsweise in den nur freitags verkehrenden Bundeswehr-IC 1629 „Hohensyburg" und 1501 „Bussard". Beide Wagen wurden später umgebaut sowie in Ozeanblau/Beige umlackiert und 1995 ausgemustert.

## Zwei NIROSTA-Prototypen ebenfalls in Pop-Farben

Schon im Januar 1972 erschienen die fünf BRbuümz 285, die „Snack Bar"-Buffetwagen. Alle Waggons wurden aus älteren Bauarten (BRbuümh 282 und 283) umgebaut und in der Speisewagen-Pop-Lackierung (purpurrotes Fensterband) ausgeliefert. Mit der „Snack Bar" hielt erstmals die Mikrowelle Einzug auf deutschen Schienen.

Mit zur Geschichte der Pop-Farben gehören auch die Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 614, die ebenfalls ab 1972 auf die Schienen kamen. Die erste, fortan in Nürnberg stationierte Bauserie mit 25 Einheiten erhielt Fensterbänder und Zierlinien in Orangerot. Erst 2010 verabschiedete sich mit 614 005/914 004/614 006 das letzte in Pop-Farben lackierte Fahrzeug der DB AG aus dem Regeldienst.

Auch bezüglich des S-Bahn-Verkehrs blieb die Bundesbahn zunächst dem orangefarbenen Farbschema treu: Ab 1978 entstanden die ersten Exemplare der x-Wagenserie für die S-Bahnen an Rhein und Ruhr sowie in Nürnberg. Deren Farbaufteilung entsprach weitestgehend den S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420, allerdings mit breiteren Streifen oberhalb des Fensterbandes. Die orangene Bauchbinde der für den S-Bahn-Verkehr abgezogenen 111 harmonierte mit dem Fensterband, mehr an Design wollte man den Loks aber nicht spendieren. Als letzte DB-Fahrzeuge, die das Konzept der Pop-Farben weiterführten, gelten die modernisierten Silberlinge für die „City-Bahn": Im September 1984 rollte diese für den herausgehobenen Nahverkehr an, zunächst auf der Strecke Köln – Gummers-

bach – Meinerzhagen. Auch deren Waggons prägte das orangefarbene Fensterband. Allerdings verzichtete man auf die feine untere Zierlinie und lackierte stattdessen auch den Rahmen und wie bei den x-Wagen einen breiten Streifen je Dachseite in der S-Bahn-Farbe. Passend zu den Zuggarnituren erhielten zehn Loks der Baureihe 218 dieselben Farben, so dass die Farbtrennkanten harmonierten.

Nicht zu vergessen: die drei Schnelltriebwagen der Baureihe 403 (Baujahr 1973), deren Fensterband ebenfalls farbig abgesetzt war. Das dunkle Schwarzbraun wurde durch zwei wiederum orangefarben gehaltene Streifen eingefasst, dazu kam die kieselgraue Grundfarbe – eindeutig ein Fahrzeug der Pop-Ära.

Die von der DB als Großversuch bezeichnete Einführung der Pop-Farben endete bereits nach vier Jahren – nicht ohne Grund: Schon 1971 entschied sich das Design-Center der DB für eine andere grundlegende Lösung: Rot, Blautürkis und Beige sollten zu den Bundesbahn-Hausfarben werden, ab 1974 wurde gründlich umlackiert. Immer stärker wurden die Pop-Wagen zu Einzelgängern, die Zeit der weitgehend artreinen Züge währte nur kurz. Stattdessen konnte man in drei Farbschemata lackierte Züge beobachten.



FOTO: ARNE KRAUSE

**Im Sommer 1977 machten sich die Pop-Wagen schon rar. Von der Donnersberger Brücke gelang der Blick auf 118 054 und einen BDüm 273 im E 3228 München – Nürnberg.**

In den 80er-Jahren führten nur noch wenige Züge die blau lackierten Bm 234: Die D 894 bis 897 zwischen München und die D 950/951 zwischen Nürnberg und Saarbrücken sowie die über Lindau in die Schweiz laufenden D 360 bis 365. Dazu kam der „Dolomiten-Express" D 1284/1285, je nach Fahrplanperiode zwischen Coburg/Bamberg und Verona/Bozen verkehrend. Die letzten drei, in München stationierten Pop-Bm 234, zuletzt im D 762/763 nach Lindau laufend, schieden um den Jahreswechsel 1988/89 aus.

Ein Hinweis für Leser, die sich ein umfassendes Bild von den bunten Pop-Zügen machen wollen: Im N-Bahn-Magazin 6/2020 stellte Horia Radulescu 18 typische Züge in Zugbildungsgrafiken vor.

Was blieb vom ersten Farbversuch der DB? Wie schon geschrieben, zunächst wendete man sich dem bei den Eisenbahnfreunden damals einhellig (und heute weniger) verhassten Ozeanblau/Beige zu.

**Eine 218 reichte aus, um den ungewöhnlich kurzen D 767 Lindau – Nürnberg mit einem der drei hellblauen ABvmz 227 (Mailänder Kurswagen aus D 367) am 7. August 1979 bei Harbatshofen durchs Allgäu zu befördern.**

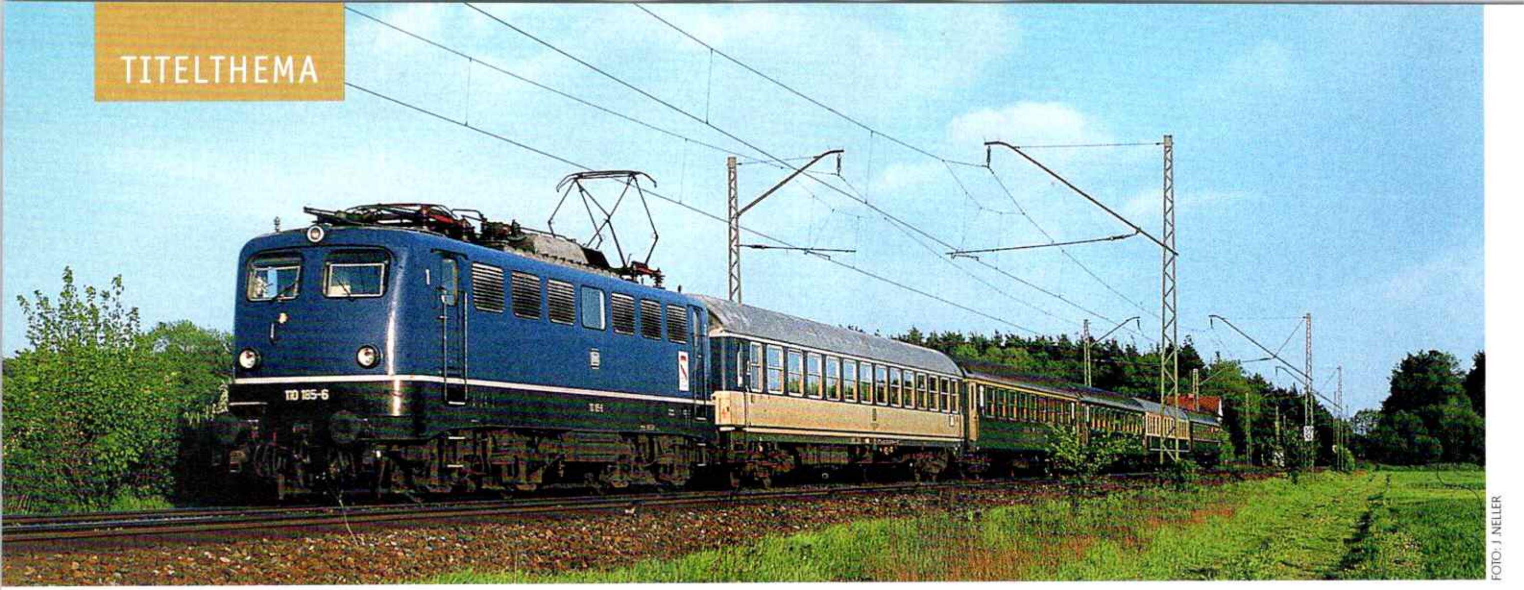


FOTO: J. NELLER

**Auch im D 763 Lindau – Lichtenfels liefen Kurswagen: Die beiden SBB-RIC-Wagen kommen aus Zürich, der Pop-Büm 234 aus Oberstdorf. Zwei weitere DB-Wagen (AB, B) bilden den Stammzug. Im August des Jubiläumsjahres 1985 beförderte 110 185 die Garnitur bei Bamberg.**

Die angenehme Wirkung des durch die Farben eingefassten Fensterbandes blieb dabei auf der Strecke, stattdessen störten den Betrachter wieder dunkle Fensterhöhlen auf hellem Grund. Erst mit den sogenannten Produktfarben, 1986 eingeführt und bis 1996 gültig, fanden die hellen Seitenflächen unterhalb der Fenster, die jeden Zug elegant und gestreckt aussehen lassen, wieder zurück auf deutsche Schienen. Der Interregio-Steuerwagen, unscharf zu erkennen hinter dem 603-Modell (Bild Seite 18) mag an diese ebenfalls schon wieder historische Epoche der Lackierung erinnern. Das Konzept der dunkel gehaltenen Fensterbänder nahmen jedoch noch viele Bahnverwaltungen auf und es blieb in vielen Fällen erhalten. Als bekannte Beispiele können die französischen Corail-Wagen ebenso gelten wie die Lackierung der ÖBB-Reisezugwagen. Deren Jaffa-Lackierung erinnert an die Pop-Ära der DB, Österreichs EC-Wagen zeichneten sich zeitweise durch ein umbragraues Fensterband aus, aktuell ist es zumindest mittelgrau. Auch die Schweizer EC-Züge zeigen sehr dunkle Fensterbänder, so wie auch die ICE der DB AG. Nur deren IC-Wagen zeichnen sich weiterhin durch dunkle Löcher auf weißem Grund aus. □ *abp*

## Pop-Farben im 21. Jahrhundert

Trotz ihrer Beliebtheit bei den Eisenbahnfreunden blieb von der Pop-Lackierung nicht viel übrig. Neben dem unten gezeigten 420 001 konnte auch die im Text genannte 614-Garnitur im DB Musuem erhalten werden. Weitere Beispiele in Pop-Farben entstanden durch Umlackierungen von Fahrzeugen, die im Regeldienst so nicht unterwegs waren, darunter eine neue City-Bahn-218 und die vier unten zu sehenden Waggons. Nur derjenige der SSN existiert noch so. Bei der Stoom Stichting wartet übrigens noch ein weiterer Büm auf die Neulackierung, der Verein zeigt sich offen. Ich schlug als bekennender Pop-Fan ein kobaltblaues Fensterband vor. Man darf gespannt sein.



FOTO: ROBBIE BERGSMA/SSN

**Die Stoom Stichting Nederland (SSN) lackierte einen ihrer betriebsfähigen Büm 238 in Chromoxidgrün/Kieselgrau.**



FOTOS (2): KORBINIAN FLEISCHER

**Von 2001 bis 2005 trugen drei Sonderzugwagen der SVG die Pop-Lackierung. Der grüne Büm 233, der blaue Büm 234 sowie...**



**... ein lilafarbener Bcüm waren am 12. März 2003 in einen Sonderzug aus Stuttgart zur Love-Parade in Berlin eingereiht.**



FOTO: ABP

**Nur einer der drei Vorserien-420 blieb erhalten. Er befindet sich nach einigen aktiven Jahren nun im DB Museum (München, 2. Juni 2012).**




FOTOS (2): JÜRGER METZELER

**Ein ICE 3 nach Amsterdam: Bis dahin ist manch Baustelle zu umfahren. Max Maulwurf wirbt mit „Guten Aussichten" in Frankfurt Hbf.**

Die große Bahn ist wie eine ordentliche Modellbahn: nie fertig, irgendwo wird immer gebaut und gebuddelt. Max Maulwurf ordnete das Tohuwabohu der Baustelleninfos bei der DBAG.

# Maskottchen sagt Tschüss

Gleise und Bahnanlagen müssen instandgehalten werden, Neues muss gebaut werden, damit die Bahn sicher, schnell, pünktlich und in immer größerem Stil durchs Land verkehren kann. Da sind Bauarbeiten vorprogrammiert und damit Zugausfälle, Umleitungen, Verspätungen. Ein Ärgernis, welches mit einer Symbolfigur aber einen netten Anstrich bekam: Max Maulwurf, aufs Papier gekommen im Jahr 1994.

Für die Berliner Stadtbahnsanierung, ein Mammutprojekt in der eben wiedervereinigten deutschen Hauptstadt, war man auf der Suche, eine kundennahe sympathische Informationsquelle zu finden. Thorsten Bühn, zuständig für die Kommunikation bei „DB ProjektBau" kann sich noch gut an diese Zeit erinnern. „Im November 1993 begannen die Arbeiten an einer Konzeption. Es wurde nach einer zentralen Figur gesucht, welche die Bahnreisenden darauf aufmerksam macht, wo gerade gebaut wird und wie sie trotzdem ans Ziel gelan-

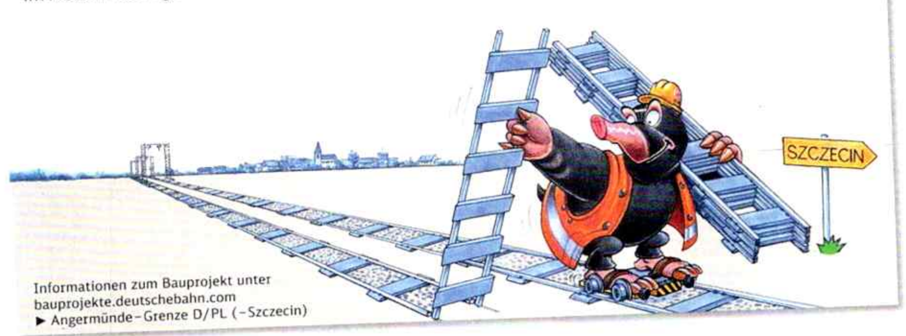


Der Lederhosen-Maulwurf für Bayern war leider nur ein Prototyp (12. Mai 2004, München Hackerbrücke).




Rund 20 Maulwurf-Motive entstanden jedes Jahr, hier eines aus 1999 (Berlin-Lichtenberg, 17. September 1999).






**Eines der letzten Motive, und nun auch in polnischer Sprache, zeigte sich in Angermünde am 30. November 2021.**

gen. Ein Wettbewerb brachte allerdings nicht das gewünschte Ergebnis, die Entwürfe gerieten zu bieder", so Bühn im Rückblick. Wie so oft, half auch hier der Zufall. Ein Agenturmitarbeiter entdeckte beim Geschenkeeinkauf in einer Buchhandlung das Kinderbuch „Vom Maulwurf, der wissen wollte, wer ihm auf den Kopf gemacht hat" von Werner Holzwarth (Idee, Text) und Wolf Erlbruch (Illustrationen) aus dem Jahr 1989. Die Figur, ein bisschen streng dreinblickend, selbstbewusst und knorzig schlug sofort ein. Bühn, als Koordinator der Informationskampagne war zudem glücklich, dass man sich unkompliziert mit dem Illustrator Prof. Wolf Erlbruch aus Wuppertal einigen konnte. Ab Mai 1994 lief die Einführungskampagne mit einem gedruckten Flyer. Max Maulwurf richtete von Anfang an ein Infotelefon und ein Abruffax ein. Beim damaligen Sender Freies Berlin (SFB) gab es Videotextseiten mit den Baustelleninfos. Zu dieser Zeit war Socialmedia mit WhatsApp, Twitter, TikTok & Co. völlig unbekannt. Diese Medien gab es schlicht noch nicht auf dieser Welt.

Die Titelseite der ab September 1994 ausgegebenen Wochenfaltblätter zierte der Maulwurf in verschiedenen Aktionen.

Aufgrund seiner vielen weiteren Verpflichtungen trennte sich Prof. Erlbruch im Jahr 2002 von diesem Projekt. Den Zeichenstift übernahm der Stuttgarter Fritz Reuter, der den vermenschlichten Maulwurf zugleich ein wenig jünger und frecher gestaltete.

Für Berlin geplant, zeigte sich schon bald, Max Maulwurf eignet sich auch in anderen Bundesländern als Maskottchen. Im Freistaat Bayern gab es die Figur auch als Prototypen mit Lederhose und bayerischen Hosenträgern.

Der Vorstand der Deutschen Bahn beschloss schließlich 2003 die bundesweite Einführung von Max Maulwurf als Kommunikationsfigur.

Mit dem Start am 1. Februar 2004 gab es ihn nun vom Bodensee bis nach Westerland. Allein 2009 wurden 18,7 Millionen Plakate, Broschüren und Handzettel mit Max-Maulwurf-Motiven gedruckt. Werbetexter setzten die Figur oftmals in ein Umfeld mit humorvollen Wortspielen. Eine Fanseite zeigte die hohe Akzeptanz des kleinen Kerls, welcher nun im April 2022 nach 28 Jahren in den Ruhestand geht und im Bahnmuseum in Nürnberg seinen Platz finden wird. Manch PR-Experte adelt Max Maulwurf als „Beschwichtigungsmedium", aber er war für seine Zeit ein Hingucker und erfüllte damit den gewünschten Zweck – Informationen für den Bahnkunden zu Bauarbeiten im Netz.

Nun setzt der Konzern dafür auf moderne Grafiken und einprägsame Farben. Mach's gut, Max. □ *Jürgen Metzeler*




**„Ich habe die Lizenz für Satire und darf die Bahn auch mal auf die Schippe nehmen", meint der Max (Berlin-Lichtenberg, 26. Mai 1999).**

**Max hatte die Ahnung, denn das Pilzkonzept der Bahn ist nicht mehr wegzudenken (Bernau, 26. Mai 2000).**




PLAKATE: DBAG




## Im Dienste der Reisenden

*Ralf Alexander Tyborczyk/Herbert Raben: Personenverkehr auf der Bentheimer Eisenbahn. Heimatverein Grafschaft Bentheim e.V. 2019. ISBN: 978-3-9818211-5-4, 172 S., ca. 150 Abb.; Preis: 19,90 Euro.*

Wie es der Titel bereits vermuten lässt, stellt das vom Heimatverein der Grafschaft Bentheim e.V. herausgebrachte Buch „Personenverkehr auf der Bentheimer Eisenbahn" keine umfassende Chronik über die Bentheimer Eisenbahn dar, sondern rückt allein den Schienenpersonenverkehr und dessen Bedeutung für die Entwicklung des Landkreises in den Mittelpunkt der Betrachtung. Dieser hatte 1895 mit der Aufnahme des planmäßigen Betriebes der Kreisbahn von Bad Bentheim bis Neuenhaus seinen Anfang. 1908 folgte die Südstrecke nach Gronau, 1911 die Erweiterung der Nordstrecke bis Coevorden an der deutsch-niederländischen Grenze. Nach wechselhaften Jahrzehnten wurde 1974 der Schienenpersonennahverkehr in der Grafschaft Bentheim eingestellt. Doch das war zum Glück nicht das Ende vom Lied: Seit 2019 ist die nunmehrige Regionalbahnlinie 56 wieder von Bad Bentheim nach Neuenhaus unterwegs. Der Personenverkehr wird in diesem Werk in all seinen Facetten vom 19. Jahrhundert bis heute erläutert. Auch Bahnbau, Werkstättendienst und sämtliche im Personenzugdienst eingesetzten Fahrzeuge werden beschrieben und mit vielen sehenswerten Bildern illustriert. *ba*

*Fazit: Für alle an norddeutschem SPNV Interessierte*

## G'schichdn usm Arzgebirg'

*Stefan Müller/Thomas Böttger: Anekdoten und Geschichten zur Fichtelbergbahn. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2022. ISBN: 978-3-96564-015-3, gebunden, 256 Seiten, über 500 Farb- und SW-Abb.; Preis: 22,80 Euro.*




Das Autoren-Duo Müller/Böttger setzt seine besondere Reihe über die Schmalspurbahnen in Sachsen nun mit einem Band über die Fichtelbergbahn Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal fort. Besonders deshalb, weil es sich dabei nicht um gewöhnliche Eisenbahnbücher handelt, sondern um ansprechend aufbereitete, bunte Sammelsurien aus allerlei persönlichen Erlebnissen, Anekdoten und Geschichten, die mit der jeweiligen Schmalspurbahn zu tun haben. Diesmal geht es in vielen denkbar unterschiedlichen, aber allemal spannenden Episoden hinauf in die höchstgelegene Stadt Deutschlands. Verbunden wird das Ganze durch die Historie der Strecke. Auch dieser Band kann wieder mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Fotos aufwarten. *ba*

*Fazit: „Streckenmonografie" mit sehr persönlicher Note*

## Mammut-Werk

*Peter Wischenbarth: Eisenbahnstrecken und Industriegleise im Landkreis Neu-Ulm. Landratsamt Neu-Ulm 2021. ISBN: 978-3981629484, gebunden, 544 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 20 Euro.*



Der Autor hat gefühlt alle Aufnahmen zusammengetragen, die von der Eisenbahn im Landkreis Neu-Ulm aufgenommen wurden. Auf sage und schreibe 544 Seiten werden Bilder vom westlichen Vorposten Bayerns am Spätzleäquator präsentiert. Im Wesentlichen geht es um die Brenzbahn, die Maximiliansbahn nach Augsburg und die Illertalbahn nach Kempten. Die Vielzahl der Bilder erschlägt den Leser beim Durchblättern. Hier wäre weniger mehr gewesen. Das einfach gehaltene Layout, das an ein Fotoalbum erinnert, baut keine Spannung auf und die Bildbearbeitung ist dürftig. Die Texte sind sehr faktenorientiert. Unter den Aufnahmen ist dennoch der ein oder andere Schatz zu entdecken, der vor allem auch für Modellbahner interessant ist. *al*

*Fazit: Mit Einschränkungen empfehlenswert*

## Schon wieder ein Bildband

*Udo Kandler: Faszinierende frühe Bundesbahn, GeraMond Media GmbH, München 2022. ISBN 978-3968079998, gebunden, 240 Seiten, zahlreiche Farb- und Sw-Abb.; Preis: 59 Euro.*




Der Eisenbahnfotograf Reinhold Palm ist eine Legende. Als Leiter der Pressestelle der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main hatte er vor allem in den 50er- und 60er-Jahren alle Möglichkeiten, an die besten Orte zu kommen und seine Bilder zu inszenieren. Der von Udo Kandler zusammengetragene Bildband nimmt den Leser mit auf eine Zeitreise, die Modellbahner gerne als Epoche III bezeichnen und die noch immer eine der beliebtesten Zeitspannen aller Eisenbahnfreunde ist. Gerade der Spannungsbogen zwischen Moderne und Althergebrachtem macht viele Bilder so betrachtenswert. Aber es ist vor allem die Seltenheit der (Farb-) Fotografien, die staunen lässt, denn genau betrachtet sind viele Aufnahmen bezüglich Perspektive und Belichtung gewöhnlich, lediglich das Motiv ist für unsere heutigen Augen speziell. Ein am Bahnübergang wartendes Auto ist deshalb interessant, weil es sich um einen Opel Olympia Rekord handelt und eine P 8 auf den Gleisen mit Bewegungsunschärfe vorbeizieht. Dasselbe Foto mit einem x-bliebigen modernen Pkw und einer vorbeifahrenden Traxx würde wenig Begeisterung auslösen. Die Bildbearbeitung zeigt ein paar Schwächen und das Layout unmotivierte Farbwechsel beim Fond. Die Texte sind knapp. *al*

*Fazit: Sehr sehenswerte Aufnahmen*



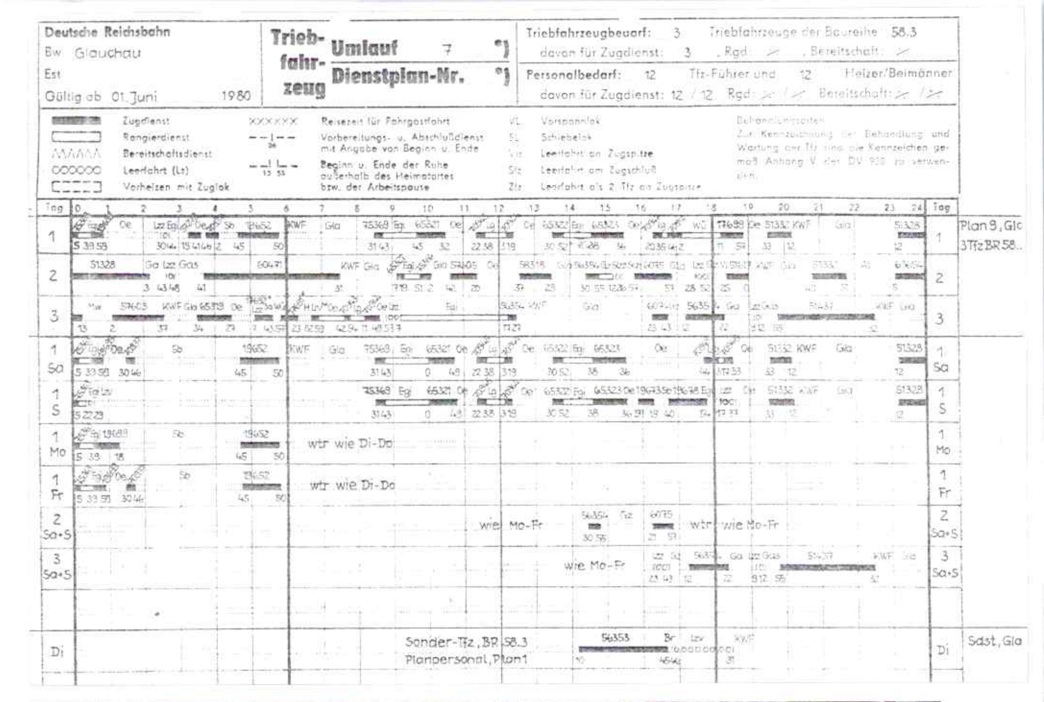

Am 24. September 1980 verlässt die heutige Museumsdampflok 58 3049 mit dem P6074 nach Gößnitz den Bahnhof Glauchau.

In Glauchau erlebte die aus der preußischen G 12 rekonstruierte Baureihe $58^{30}$ eine späte Blütezeit, die bis 1981 andauern sollte. Das Schicksal dieser zugkräftigen Maschinen beschreibt auch die von häufigen Änderungen gekennzeichnete Situation der Dampflokeinsätze bei der Deutschen Reichsbahn.

# Letzte Heimstatt starker Reko-Preußinnen

In den meisten Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn gab es zur Dampflokzeit bestimmte Lokomotiven, welche die Dienststelle unter den Eisenbahnfreunden weithin bekannt machten. In Glauchau, der altehrwürdigen Textilstadt in Westsachsen, war das nicht anders: Fehlende Diesellokomotiven ließen das Bw Glauchau Ende der 1970er-Jahre zum Auslauf-Betriebswerk für die Dreizylinder-Reko-Loks der Baureihe $58^{30}$ bei der DR werden. Kaum eine andere Dampflokreihe der Deutschen Reichsbahn hielt sich so zäh im Betriebspark wie die aus der preußischen G 12 entstandene Baureihe $58^{30}$. Genau zehn Jahre dauerte die Erfolgsgeschichte der zweitstärksten Güterzuglok der DR in und um Glauchau, die eng mit der Bahnstrecke Dresden – Werdau, der heutigen Sachsenmagistrale, verbunden ist.

Das Bw Glauchau gehörte zu den kleineren Bahnbetriebswerken der Direktion Dresden. Über Jahrzehnte bestimmten überwiegend Dampflokomotiven der Baureihen $38^{10-40}$, 52, 58, $75^{5}$, 86 und $94^{20-21}$, die oft nur in geringen Stückzahlen dort beheimatet waren, den Betriebspark. Auf Grund seiner Lage im Streckennetz entwickelte sich der Bahnhof Glauchau seit der Elektrifizierung am 30. Mai 1965 zu einem wichtigen Umspannbahnhof im Güterverkehr zwischen der westsächsischen Industrieregion und Ostthüringen. Mit der Elektrifizierung kam es auch zur Einführung der so genannten 1030-Tonnen-Technologie für die Elektroloks der Baureihe E 42/242, welche die Güterzüge im Abschnitt Rangierbahnhof Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf – Glauchau bespannten. Für die Weiterbeförderung der Güterzüge auf dem schwierigen Streckenprofil der eingleisigen Strecke Glauchau – Gößnitz – Gera erwiesen sich die bis dahin vom Bw Glauchau eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 52 (Höchstlast 850 Tonnen) als zu schwach.



Deutsche Reichsbahn
Bw Glauchau
Est
Gültig ab 01. Juni 1980

Trieb-fahr-zeug Umlauf 7 *)
Dienstplan-Nr. *)

Triebfahrzeugbedarf: 3 Triebfahrzeuge der Baureihe 58.3
davon für Zugdienst: 3, Rgd: –, Bereitschaft: –
Personalbedarf: 12 Tfz-Führer und 12 Heizer/Beimänner
davon für Zugdienst: 12 / 12 Rgd: – / – Bereitschaft: – / –

Zugdienst — Rangierdienst — Bereitschaftsdienst — Leerfahrt (Lz) — Vorheizen mit Zuglok
Reisezeit für Fahrgastfahrt — Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende — Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause
VL Vorspannlok — SL Schiebelok — Lz Leerfahrt an Zugspitze — Slz Leerfahrt am Zugschluß — Zlz Leerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze

Tag 1, 2, 3, 1 Sa, 1 S, 1 Mo, 1 Fr, 2 Sa+S, 3 Sa+S, Di

wtr wie Di-Do
wie Mo-Fr
wtr wie Mo-Fr
Sonder-Tfz, BR 58.3 Planpersonal, Plan 1

Plan 9, Gla 3Tfz BR 58...
Sdst, Gla

Rechts: Lokumlauf 7 des Bw Glauchau ab 1. Juni 1980. Noch drei Loks wurden vorwiegend auf den Nebenbahnen östlich von Glauchau eingesetzt. Tabelle: Zu Beginn des $58^{30}$-Einsatzes ab Sommerfahrplan 1970 gab es vier Lokumläufe mit 13 Betriebsloks.

| Einsatzort | Dienstplan | Zahl an $58^{30}$ im Einsatz |
|---|---|---|
| Einsatzstelle Stollberg (Sachs.) | 06 | 1 |
| Einsatzstelle Oelsnitz (Erzgeb.) | 07 | 3 |
| Bw Glauchau | 08 | 4 |
| Bw Glauchau | 09 | 4 |
| Bw Glauchau | Sonderbedarf | 1 |

Einziger Ausweg aus dieser misslichen Lage war der Einsatz von stärkeren Lokomotiven in Gestalt der Baureihe $58^{30}$, die ab Sommer 1970 zur Verfügung standen. Zum Sommerfahrplan 1970 kam es wegen der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Leipzig und Dresden zu einer ersten großen Umbeheimatungswelle für die Rekolokomotiven. Die Bahnbetriebswerke Dresden und Engelsdorf lösten ihre $58^{30}$-Bestände auf. Beim Bw Glauchau übernahmen die Reko-G 12 die 1030-Tonnen-Technologie im Güterverkehr zwischen Glauchau und Gera. Die Stationierung der Baureihe $58^{30}$ im Bw Glauchau ab dem Sommerfahrplan 1970 bedeutete eine Aufwertung dieser Dienststelle durch die Übertragung wichtiger Zugförderungsaufgaben in Richtung Thüringen.

## Ab 1970 wird Glauchau zum Hotspot der $58^{30}$

Der Wechsel von der Baureihe 52 zur Baureihe $58^{30}$ vollzog sich im Mai und Juni 1970. Von den zuletzt im Bw Dresden noch vorhandenen 22 Lokomotiven der Baureihe $58^{30}$ erhielt das Bw Glauchau 17 Lokomotiven. Als erstes traf 58 3008 am 1. Mai 1970 in ihrer neuen Heimatdienststelle ein. Weitere 16 Maschinen folgten, alles Betriebsnummern bis 58 3019. Im Gegenzug erhielt das Bw Dresden zwölf Maschinen der Baureihe 52 des Bahnbetriebswerks Glauchau als Ersatz für die abgezogenen $58^{30}$. Der Sommerfahrplan 1970 war auch der Fahrplanabschnitt, in dem das Betriebswerk Glauchau die meisten $58^{30}$ einsetzte. Immerhin 13 Lokomotiven wurden damals täglich benötigt.




Am 27. September 1980 endete nach 110 Jahren der planmäßige Dampflokeinsatz auf der Strecke Gößnitz – Gera. 58 3028 erhielt dazu am Tender eine entsprechende Anschrift.




FOTOS (3): RAINER HEINRICH

Im Sommer 1978 begegnen sich 58 3033, die soeben den Kohlezug Dg57605 aus Altenburg brachte, und 58 3031 im Bahnhof St. Egidien östlich von Glauchau.



58 3028 gehörte zu den letzten Betriebsloks der Baureihe $58^{30}$ des Bw Glauchau. Am 24. Januar 1981 rollt die Lok von der Drehscheibe ihres Heimat-Bw. Rechts steht die frisch aus dem Raw Meiningen zurückgekehrte Heizlok 86 501 für die Einsatzstelle Rochlitz.

Bis Mitte der 70er-Jahre blieb der Planbedarf bei durchschnittlich zehn Maschinen, bevor Diesellokomotiven der Baureihe 120 der Bahnbetriebswerke Gera und Altenburg zunehmend auch Glauchauer $58^{30}$-Leistungen übernahmen. Als 1975 beim Bw Gera der $58^{30}$-Einsatz zu Ende ging, gelangten weitere fünf $58^{30}$ nach Glauchau, so dass man im Dezember desselben Jahres mit 22 Maschinen den höchsten Bestand erreicht hatte. Durch den Zugang der Geraer Maschinen kamen 1975 erstmals $58^{30}$ mit höheren Ordnungsnummern zum Bw Glauchau, darunter auch die spätere Traditionslok 58 3047 am 18. Oktober 1975.

## Die Reko-G 12 beherrschte viele Zugleistungen

Nur die Hälfte des Bestandes benötigte man noch in den Plänen. Ab Sommerfahrplan 1975 waren es nur noch sieben Plan- und zwei Reserveloks, ein Bedarf, der bis September 1978 unverändert blieb. Nach dem Aus für die $58^{30}$ in Riesa gelangten in den Jahren 1978 bis 1980 schließlich noch die letzten neun beim Bw Riesa beheimateten Betriebsloks der Baureihe $58^{30}$ zum Bw Glauchau. Das dortige Bahnbetriebswerk wurde dadurch zum Auslauf-Bw für die letzten $58^{30}$ der Deutschen Reichsbahn bestimmt. Im Winterfahrplan 1979/80 wurden noch fünf Plan- und zwei Reserveloks in den Umlaufplänen benötigt. Dafür stehen dem Bw Glauchau zwölf Betriebsloks zur Verfügung – nicht genug, um den hohen Schadbestand der täglich an der Leistungsgrenze geforderten, über 20 Jahre alten Reko-Loks auszugleichen. So war die Übernahme der beiden letzten Betriebsloks des Bw Riesa (58 3022 am 1. Februar 1980, 58 3023 am 1. März 1980) mehr als willkommen, jedoch konnten auch diese beiden Zugänge nicht den Einsatzbedarf abdecken. Mit 58 3006, 3017, 3028, 3047 und 3049 warteten im Februar 1980 gleich fünf Reko-G 12 in der L5-Schadgruppe des Raw Meiningen, deren Ausbesserungen sämtlich in den Monaten März, April und Mai 1980 ausgeführt wurden. Als letzte kehrte 58 3028 am 19. Juni aus Meiningen zurück. Zur Sicherung des Betriebsparks war die Karl-Marx-Städter 50 3543 vom 18. Februar bis zum 31. März 1980 beim Bw Glauchau beheimatet und lief vorwiegend vor den Güterzügen nach Oelsnitz (Erzgeb).

Im Zugzwang des weiteren Traktionswechsels traf die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR in Absprache mit der Direktion Dresden die richtungsweisende Entscheidung, dass der Aufwand für die Instandhaltung und Wartung der Baureihe 119 bei der vorgesehenen Beheimatung nach alten Planungen in geringer

### Haupteinsatzgebiete der Baureihe $58^{30}$ rund um Glauchau

**Güterzugleistungen**
Glauchau – Gera
Gera – Zeitz – Tröglitz – Altenburg
Altenburg – Regis-Breitingen, zeitweise bis Gaschwitz
Gera – Karsdorf
Ronneburg – Schmirchau (so genannte Wismut-Bahn)
Glauchau – St. Egidien
Glauchau – Hohenstein-Ernstthal
Glauchau – Wüstenbrand – Lugau – Oelsnitz (Erzgebirge)
Glauchau – St. Egidien – Lichtenstein – Oelsnitz (Erzgebirge) – Lugau

**Zeitweise wurden befahren**
Altenburg – Werdau – Zwickau – Glauchau
Glauchau – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf
Zwickau – Werdau – Wünschendorf – Gera

**Reisezugleistungen**
Glauchau – Gößnitz – Gera
Gera – Hermsdorf-Klosterlausnitz
Glauchau – St. Egidien – Lichtenstein – Oelsnitz (Erzgebirge)
Oelsnitz (Erzgebirge) – Lugau – Wüstenbrand
Oelsnitz (Erzgebirge) – Stollberg (Sachsen)

Stückzahl beim Bw Glauchau nicht gerechtfertigt wäre (keine Prüfung der elektrischen Heizung, fehlender Kundendienst-Stützpunkt, etc.). Nun wurde festgelegt, die Baureihe 119 im Bw Dresden zu beheimaten und dafür Diesellokomotiven der Baureihe $118^{6-8}$ nach Glauchau umzusetzen. Mit dieser Entscheidung ließ sich die 1030-Tonnen-Technologie auf der Strecke Karl-Marx-Stadt – Glauchau – Gera für die Lokomotiven der Baureihen $58^{30}$ und 242 auch auf die Baureihe $118^{6-8}$ übertragen.

Durch diese erneute Korrektur der Einsatzplanung für die $58^{30}$ erhielt das Bw Glauchau am 30. Mai 1980 zur Ablösung der Reko-G 12 die ersten Dieselloks der Baureihe $118^{6-8}$ zugeteilt (118 276, 314, 315, 327 und 370, alle vom Bw Dresden). Nachdem bereits seit 1977 zunehmend Geraer Großdieselloks der Baureihe 120 in $58^{30}$-Plänen des Bw Glauchau zu sehen waren, wurde der verbleibende Glauchauer Reko-G 12-Einsatz mit Beginn des Sommerfahrplans ab dem 1. Juni 1980 von fünf auf drei Betriebsloks im Umlaufplan 7 reduziert. In den vier Monaten des Sommerfahrplans 1980 waren nur noch 58 3006, 3017, 3023, 3028, 3030 und, obwohl erst am 27. Mai aus einer L5 gekommen, die Lok 58 3047 im Juli für ganze 14 Tage im Einsatz zu beobachten.

Der dreitägige Umlauf konzentrierte sich vorwiegend auf den Zugdienst im Raum St. Egidien – Oelsnitz/Erzgeb. – Lugau – Stollberg – Wüstenbrand, wo neben Güterzügen auch zahlreiche Personenzüge bespannt wurden. Trotz Diesel-Konkurrenz kam die Reko-G 12 im Sommerfahrplan 1980 mit den Güterzügen Dg51328/N60471 und Gag56354/Dg51437 noch täglich zweimal nach Gera. Und mit dem Dg51332 waren Altenburg, beziehungsweise mit dem N63684/Gag57603 der Bahnhof Meuselwitz Wendebahnhof. Eine Sonder-Lok der Baureihe $58^{30}$ war jeden Dienstag für die Bespannung des mit Sand beladenen Gag56353 von Glauchau ins Wismut-Gebiet nach Braunichswalde vorgesehen. Wegen Bauarbeiten auf der Strecke Glauchau – Gößnitz liefen $58^{30}$ im Sommerfahrplan 1980 mehrfach auch mit Umleiterzügen über den Zwickauer Hauptbahnhof.

Zum Ende des Sommerfahrplans 1980, am 27. September 1980, kam es dann zu Abschiedsfahrten der Baureihe $58^{30}$ auf




**58 3028 war die letzte Planlok und wurde am Vormittag des 12. Februar 1981 während ihres Aufenthalts im Bw Glauchau zusammen mit Reservelok 58 3032 kalt abgestellt.**




**Wenn Sie mehr über die spannendste sächsische Fernverkehrsroute wissen wollen, dann sei Ihnen die neueste MEB-Extra-Ausgabe „Die Sachsen-Magistrale"empfohlen. ISBN: 9783964535832; Preis: 12,90 Euro. Bestellungen unter: www.verlagshaus24.de**

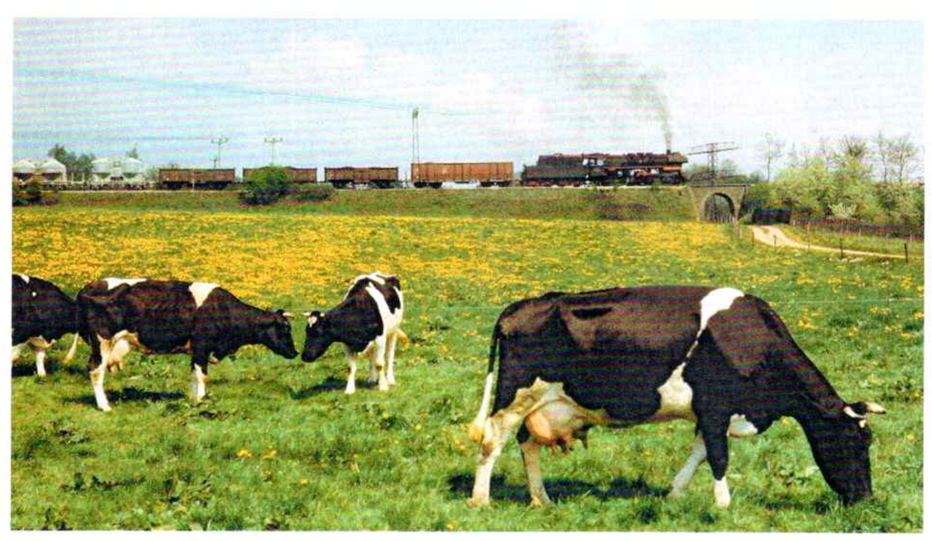


**Westlich von Glauchau wurde die Zwickauer Mulde auf einer Stahltrogbrücke überquert. Am 21. Mai 1978 haben 58 3012 und 58 3030 mit dem N60370 von Glauchau nach Gera ihre Fahrt gerade erst begonnen. Für die 50 Kilometer nach Gera wird der Rangierzug ganze vier Stunden benötigen.**

FOTOS (4): RAINER HEINRICH



Letzte Personenzugleistung auf der KBS 550 (Gera – Gößnitz – Glauchau) mit der Baureihe $58^{30}$ war der P6075. Am 27. September 1980 verlässt der Zug mit 58 3006 den Bahnhof Meerane, nachdem die Bahnhofs-Kö den obligatorischen Expressgutwagen beigestellt hatte.



Die reizvolle Nebenbahn St. Egidien – Oelsnitz bot samt Wiederkäuern die Kulisse für 58 3023 mit dem N65323 am 10. Mai 1980 kurz hinter dem Bahnhof St. Egidien.

der Strecke Glauchau – Gößnitz – Gera. An diesem Tag beförderte 58 3006 den letzten planmäßigen Personenzug von Gößnitz nach Glauchau (P6075) und 58 3028 die letzte Güterzugleistung (Dg56354) nach Gera. 58 3017 verkehrte an diesem Tag im Raum Oelsnitz/Erzgeb., Reservelok im Bw Glauchau war 58 3032. Für die meisten Reko-G 12 des Bw Glauchau war der Fahrplanwechsel am 27. September 1980 der letzte Einsatztag. Die Lokomotiven 58 3006, 3017, 3032 und 3049 wurden als Betriebsreserve abgestellt. Überzählige $58^{30}$ des Bahnbetriebswerks Glauchau mit gültiger Kesselfrist hatte man noch kurzfristig als Heizlok umgesetzt: 58 3006 nach Rochlitz, 58 3017 und 3030 nach Rostock, 58 3023 und 3024 nach Zwickau sowie 58 3036 als Heizlok im Bw Glauchau. Im Winterfahrplan 1980/81 blieb somit nur noch die Zugförderung auf der Kursbuchstrecke 419 von Glauchau über St. Egidien nach Oelsnitz/Erzgeb., Lugau und Wüstenbrand, an Feiertagen auch bis Stollberg/Sachs., übrig. Dazu reichte die Planlok 58 3028 aus, Reservelok war 58 3032.

Am 11. Februar 1981 endet unvorhergesehen und früher als eigentlich angesetzt die Geschichte der Reko-G 12: Wegen aus-



Am 10. August 1980 ist 58 3017 mit dem nachmittags um 14.38 Uhr ab St. Egidien verkehrenden Nahgüterzug 65323 in der Steigung hinauf nach Lichtenstein unterwegs.

gebliebener Kohlelieferungen aus Polen – die DDR sah sich damals mit einer ernsten Energiekrise und weitreichenden Folgen für ihre Dampflokomotiven konfrontiert – verfügte die Rbd Dresden per Fernschreiben die sofortige Abstellung aller Normalspur-Dampflokomotiven in ihrem Bereich. Vollzogen wurde diese Verfügung am 12. Februar 1981 mit der Abstellung der letzten beiden Maschinen der Baureihe $58^{30}$. 58 3028 war die letzte Planlok im Einsatz und wurde am Vormittag des 12. Februar 1981 während des täglichen Restaurierungsaufenthaltes im Bw Glauchau zusammen mit der Reservelok 58 3032 kalt abgestellt. Die Übernahme der Planleistungen erfolgte am 12. Februar 1981 mit dem Güterzug 57605 zunächst durch zwei Diesellokomotiven der Baureihe 110. Nach

## Nach dem Ende der $58^{30}$ kehrte der Dampf zurück

Zugang der Dieselloks 118 651 und 728 am 13. Februar, 118 658 am 17. Februar und 118 652 am 28. Februar 1981 des Bw Dresden stabilisierte sich die Loksituation und die Baureihe 118 übernahm alle Planleistungen. 58 3028 kam allerdings am 20. Februar 1981 zur Ablegung einer Dampflokführerprüfung eines Beschäftigten des Bw Glauchau noch einmal zum Einsatz vor den Güterzügen N57605/ 65322 in Richtung Oelsnitz. Damit endete nach nur zehn Jahren, im Februar 1981 der Einsatz der Baureihe $58^{30}$ im Bw Glauchau und bei der Deutschen Reichsbahn.

Nach Abfahren der letzten Schadloks der Baureihe $58^{30}$ beim Bw Glauchau im Jahr 1981 verblieben nurmehr 58 3047 als betriebsfähige Traditionslok und die Schuppenheizlok 58 3049 als letzte Vertreterinnen dieser Baureihe bei der DR in Glauchau. Von 1970 bis 1981 waren in Glauchau insgesamt 39 verschiedene Lokomotiven der Baureihe $58^{30}$ beheimatet. Die Dampflokzeit beim Bw Glauchau schien mit dem Ausscheiden der $58^{30}$ aus dem Betriebspark und dem damit vollzogenen Traktionswechsel 1981 beendet zu sein. Doch wie so oft kam alles anders: Nur 13 Monate später gab es für die Dampfloks der Deutschen Reichsbahn einen Neubeginn. Ab dem 14. März 1982 standen dann Lokomotiven der Baureihe $50^{35-37}$ auch im Bahnbetriebswerk Glauchau wieder im planmäßigen Einsatz. □ *Rainer Heinrich*

### Einzelschicksale: Die letzten Reko-G 12 des Bw Glauchau

Im Februar 1981 waren noch folgende $58^{30}$ im Betriebswerk Glauchau beheimatet, die wie folgt Verwendung fanden:

**58 3006 –** Vom 8. Dezember 1980 bis zum Ablauf der Kesselfrist am 2. April 1981 Heizlok in der Einsatzstelle Rochlitz, Ausmusterung am 31. Mai 1981, am 6. Oktober 1981 dem Raw Cottbus zur Verschrottung überstellt.

**58 3023 –** Seit 28. August 1980 als Heizlok zur Einsatzstelle Zwickau abgegeben, dort ausgemustert und am 15. Oktober 1981 dem Raw Stendal zum Verschrotten überführt.

**58 3028 –** Letzte Betriebslok im Plandienst bis zum 12. Dezember 1981, Kesselfrist bis 26. Februar 1981, anschließend bis 6. Oktober 1981 in Glauchau abgestellt, am 7. Oktober 1981 zur Est. Zwickau gebracht, dort verschrottet.

**58 3032 –** Reservelok im Bw Glauchau bis zum 12. Februar 1981, Kesselfrist bis 3. Juni 1981, Ausmusterung am 2. Juli 1981, bis zum 15. November 1981 in Glauchau abgestellt, am 6. Dezember 1981 zusammen mit der Lok 58 3006 zum Verschrotten ins Raw Cottbus geschleppt.

**58 3036 –** Am 3. September 1979 vom Bw Riesa gekommen, ab dem 17. September 1979 stationäre Heizlok im Bw Glauchau bis zum Ablauf der Kesselfrist am 29. Mai 1981, anschließend in Glauchau abgestellt und am 15. November 1981 ohne Tender zum Verschrotten ins Raw Cottbus überführt.

**58 3047 –** Am 27. Juli 1980 letzter Einsatz im Zugdienst, anschließend abgestellt unter „Warten auf Aufnahme Raw“, ab Herbst 1980 abgestellt im Bahnhof Oelsnitz/Erzg., vom 8. Oktober 1981 bis zum 30. November 1981 Aufarbeitung in der Schadgruppe L7 im Raw Meinigen als betriebsfähige Traditionslok der DR.

**58 3049 –** Letzte Lok der Baureihe $58^{30}$, die noch im April 1980 eine Schadgruppe L6 erhalten hatte. Nach Ablauf des Sommerfahrplans 1980 wurde die Lok am 12. November 1980 abgestellt. Auf den Fahrzeugschauen „75 Jahre Bw Engelsdorf“ (Juli 1981) und „1000 Jahre Stadt Döbeln“ (August 1981) wurde die Lok ausgestellt. Überführung nach und von den Ausstellungsorten unter Dampf! Ab 21. Oktober 1981 im Bw Glauchau stationierte Heizlok als Ersatz für die zu verschrottende 58 3036.




FOTOS (4): RAINER HEINRICH

Am Haltepunkt Ursprung erwartet am 10. August 1980 eine junge Frau mit Kinderwagen den P17699 von Wüstenbrand nach Oelsnitz/Erzgebirge, der von 58 3017 gezogen wird.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
INFANTERIESTR. 11A
D-80797 MÜNCHEN

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

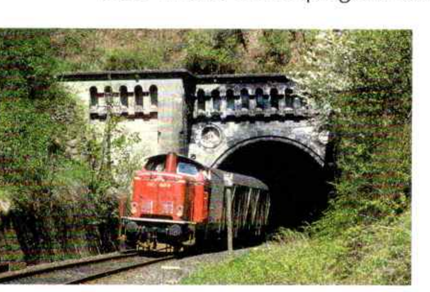


Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

## Glücklicher Zufall

***Betrifft: „Die Abkürzung", Heft 4/2022***

Mit Freude habe ich Ihren Artikel zur Dransfelder Strecke von Johannes Poets gelesen. Ich bin in Göttingen geboren und hatte gerade ein halbes Jahr vor der Streckenstilllegung am 31. Mai 1980 meine erste Spiegelreflexkamera erhalten. Da bin ich natürlich öfters an der Hausstrecke auf Fotojagd gegangen, um die letzten Züge aufzunehmen. Am 10. Mai 1980 nahm mich sogar ein Lokführer mit. Als wir dann aus dem Volkmarshäuser Tunnel fuhren, machte ich das beiliegende Bild (u.). Und wie es der Zufall will, fotografierte mich Johannes Poets dabei (o.) und ich konnte mich auf dem Bild auf Seite 47 entdecken! Vielen Dank für Ihren interessanten Artikel, der über 40 Jahre alte Erinnerungen wieder wachrief und eine Überraschung bereithielt! *Rainer Rogge, E-Mail*





## Nicht Wuppertal

***Betrifft: „Bye, bye Abellio", Heft 4/2022***

Die Zeitschrift „MODELLEISENBAHNER" ist mir als Leser sehr ans Herz gewachsen! Ihre Beiträge sind allesamt interessant und lesenswert. Der Artikel „Drehscheibe" auf Seite 32 (Heft 4/22) nennt in der Überschrift den 31. Januar 2021 als Abschiedsdatum von Abellio-NRW! - Kann passieren! Allerdings reagieren wir in Solingen und Remscheid immer etwas gereizt, wenn im Zusammenhang mit der höchsten Eisenbahnbrücke, der Müngstener Brücke, die weiter entfernt liegende Stadt Wuppertal erwähnt wird. Die Müngstener Brücke ist die Schienenverbindung zwischen Solingen und Remscheid! Diese Brücke überspannt zwar das Tal der Wupper, als Zugreisender erreicht man Wuppertal allerdings nur mittelbar, über einige Bahnstationen auf Remscheider Stadtgebiet! Im übrigen wurde die Müngstener Brücke vor kurzem aufwendig saniert. *Gerd Rosemann, E-Mail*

## Korrektur

***Betrifft: „Neuheiten 2022", Heft 4/2022***

Sie schreiben, dass die Firma Busch erstmalig Zubehör für die Spur 0 herstellt; vergessen sind wohl die Bausätze wie Empfangsgebäude, Güterschuppen, Bahnsteigteile, Kleinlokschuppen, Wasserturm, Trafohaus, Hektometersteine, Karre mit Milchkannen, und noch mehr an Erzeugnissen. *B. Schiffmann, E-Mail*

## Es gab noch eine

***Betrifft: „Freie Fahrt in die Elektro-Moderne", Heft 4/2022***

Vielen Dank für Ihren Beitrag über die E-Lok E 44 mit den interessanten technischen Details. Sie schreiben dass die E 44 die einzige Lok blieb, bei welcher der Pufferträger an den Drehgestellen und nicht am Rahmen montiert war. Ich war sicher, irgendwo schon einmal ein Bild einer relativ modernen erscheinenden E-Lok gesehen zu haben, bei der auch eine solche Konstruktion angewandt worden war. Ohne einen genaueren Hinweis wollte ich Ihnen allerdings nicht schreiben. Nun habe ich in mehreren Büchern und Zeitschriften gesucht und bin fündig geworden: Für den Einsatz unter dem deutschen und dem französischen Fahrdraht hat man Triebfahrzeuge erprobt, die unter beiden Stromsystemen einsetzbar sein sollten. Ich habe dann weiter gegoogelt und herausgefunden, dass die E 344 01 ein Einzelgänger war und das Fahrwerk mindestens teilweise von einer E44 stammte. Der Lokkasten wurde neu gebaut und an die E41 angelehnt. Irgendwie sieht das Ergebnis fast so aus wie der Siemens-Entwurf einer E46 (MEB Seite 19 oben). Haarspalter könnten also hervorragend über die Richtigkeit Ihrer Aussage zur Einmaligkeit der Konstruktion streiten. Das möchte ich aber lieber lassen... Ich hoffe, dass ich noch viele ähnliche Berichte im Modelleisenbahner lesen kann. Für meinen Geschmack darf es sogar noch etwas mehr technische Details geben. *Peter Grundmann, E-Mail*

## E44 am Ablaufberg

***Betrifft: „Freie Fahrt in die Elektro-Moderne", Heft 4/2022***

Vielen Dank für die schönen Stunden beim Lesen des Modelleisenbahners seit mittlerweile 1974. Der Beitrag zur BR E 44 war sehr interessant und dazu habe ich noch eine Ergänzung. Im Bw Erfurt wurden in den 80er-Jahren auch E44 am Ablaufberg zur Dieseleinsparung eingesetzt. Ich habe dort in der Tu (Triebfahrzeugunterhaltung) als Schlosser/Elektriker und Technologe auch selbst an der BR 244 gearbeitet. Meine Aufzeichnungen sind leider nicht mehr auffindbar. Frühere Arbeitskollegen haben mir folgende Loknummern genannt: 244 114, 145, 151 und eventuell 048. Es kann auch sein, dass die Loks abwechselnd auch am Ablaufberg in Weißenfels eingesetzt wurden. Wir haben damals die Instandhaltung dieser Loks für das Bw Weißenfels durchgeführt. Da die Leistung der 244 für den Abdrückbetrieb eigentlich zu hoch war, wurden ein oder zwei Fahrmotoren abwechselnd ausgeschaltet, um die Abdrückgeschwindigkeit feinfühliger zu regulieren. Dadurch wurde der Fahrmotorverschleiß gleichmäßiger auf alle Fahrmotoren verteilt. *Bernd Gratias, E-Mail*




FOTO: DIETER MÜLLER

Naumburg Hauptbahnhof, 16. November 1994: Die Schnellzuglok 01 1531 ist mit ihrem Sonderzug am Bahnsteig 2 eingefahren.

Die Stadt Naumburg an der Saale ist für ihren eindrucksvollen spätromanischen Dom, die bestens erhaltene historische Altstadt und ihre liebenswerte Straßenbahn bekannt. Auch für die Eisenbahn ist der Ort ein wichtiger Knotenpunkt im Süden Sachsen-Anhalts. Bereits Anfang Dezember 2021 konnte der Naumburger Hauptbahnhof sein 175-jähriges Bestehen feiern.

# Wo die Unstrut auf die Saale trifft

In Naumburg begann das Eisenbahnzeitalter schon relativ früh. 1844 wurde die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ziel gegründet, eine Bahnstrecke von Halle über Erfurt bis nach Gerstungen in Hessen zu bauen, wo diese Linie Anschluss an die ebenfalls neue Friedrich-Wilhelms-Nordbahn finden sollte. Die Linienführung der „Thüringer Bahn" tangierte auch Naumburg an der Saale, das damals zur Preußischen Provinz Sachsen gehörte. Der erste Streckenabschnitt von Halle bis Weißenfels ging bereits am 20. Juni 1846 in Betrieb.

Zu diesem Zeitpunkt wurde längst an der Weiterführung der Thüringer Eisenbahn über Naumburg und Apolda bis nach Weimar gearbeitet. In den Morgenstunden des 19. Dezember 1846 war es dann so weit: Von Halle kommend, fuhr ein festlich geschmückter Sonderzug in den gut zwei Kilometer nordwestlich der Stadt neu errichteten Naumburger Bahnhof ein. Um das fauchende, zischende Ungetüm aus Stahl zu bewundern, war fast die halbe Stadt auf den Beinen. Nach gebührlichen Feierlichkeiten ging es weiter in Richtung Weimar, dem vorläufigen Endpunkt der




**Von 1907 stammt diese Postkarte des Bahnhofs Naumburg an der Saale mit einem aus Leipzig einfahrenden Reisezug. Den Zusatz „Hauptbahnhof" erhielt der Bahnhof um 1900.**



**Vor 125 Jahren warteten zahlreiche Droschken auf Fahrgäste vom Bahnhof in die Stadt. Seit 1892 war die Weiterreise auch mit der dampfbetriebenen Straßenbahn möglich, deren Endhaltestelle sich damals etwa in Höhe des Fotografen-Standortes befand.**

Thüringer Eisenbahn. Die große Kälte und das Schneetreiben an jenem Tag konnten die Freude der Naumburger nicht trüben.

Die Stadt erlebte in der Folgezeit einen wirtschaftlichen Aufschwung, die Einwohnerzahl nahm einen sprunghaften Anstieg. Anfangs wies der Fahrplan täglich nur drei Zugpaare aus, die Höchstgeschwindigkeit der Züge betrug damals stolze 45 Kilometer pro Stunde. Lange Zeit blieb die Reisezugzahl fast gleich, erst 1865 erhöhte sich die Zahl auf sechs Zugpaare pro Tag. Seit 1857 fuhren immerhin bereits Schnellzüge auf der Thüringer Eisenbahn. Der Naumburger Bahnhof stand anfangs noch weit außerhalb der städtischen Bebauung, Wiesen und Felder säumten den Weg zum Bahnhof. Die gesamte Bahnhofsanlage war noch ziemlich klein, so gab es beispielsweise nur einen einzigen Bahnsteig.

1867 dehnte man den Umfang der Gleisanlagen aus, der heutige Bahnsteig 2 kam hinzu. 1865 erweiterte man das Bahnhofsgebäude auf seiner Westseite, 1876 musste es dann erneut ergänzt und ausgebaut werden. Der Bahnhof erhielt nochmals zusätzliche Gleise. Zur gleichen Zeit errichtete man eine Straßenbrücke über die Bahnhofsgleise, die einen alten Überweg ersetzte. Westlich der Straßenbrücke entstand die neue Ladestraße.

Am 28. März 1882 übernahm der preußische Staat als neuer Eigentümer die Strecke von der Thüringer Eisenbahngesellschaft. Die Eisenbahner dienten nun den Königlich Preußischen Staatseisenbahnen. Um 1886 war der erste Naumburger Lokomotivschuppen fertiggestellt, da warf die

## Naumburg wurde um 1900 zum Eisenbahnknoten

Eröffnung der Unstrutbahn über Freyburg und Nebra nach Artern bereits ihre Schatten voraus. Die Eröffnung dieser Bahn erfolgte dann am 1. Oktober 1889. Vier Jahre später führte man auf dem Naumburger Bahnhof Bahnsteigsperren ein, die Fahrkartenkontrolle ließ sich nun einfacher organisieren. Das Leben der Kondukteure gestaltete sich jetzt sicherer, denn zuvor schritten sie unentwegt bei Wind und Wetter am fahrenden Zug auf den schmalen Brettern an der Außenseite der Abteilwagen entlang, klopften an den Coupefenstern und prüften die Billets. Nach erfolgter Prüfung setzten sie ihren beschwerlichen Weg fort. Eine erneute Gleiserweiterung im Bahnhof erforderte die Einbindung der Nebenstrecke nach Teuchern, deren Eröffnungsfahrt sich am 29. Juni 1900 vollzog. Vorher war noch die Errichtung einer neuen Brücke über die Hauptgleise in östlicher Richtung erforderlich. Im Jahre 1901 wurden für die Teucherner Strecke die Bahnsteige 4/5 angelegt, zugleich übergab man den Personentunnel seiner Bestimmung.




**Eine Aufnahme aus der Zeit um 1900 zeigt den Naumburger Bahnhof von der Gleisseite mit den Bahnsteigen 1, 2 und 3.**

FOTOS (3): SAMMLUNG DIETER MÜLLER



Die Saalfelder Güterzugdampflok 44 0851 passierte am 1. Februar 1984 das alte Stellwerk Naumburg (Saale) Hauptbahnhof.



**Zwischen Leipzig und Saalfeld setzte die DR bis Camburg noch Altbau-Elektroloks der Baureihe E 44/244 im Personenzugdienst ein. Am 15. Mai 1985 legte 244 045 am Naumburger Bahnsteig 1 einen Zwischenhalt ein.**

Das Eisenbahnnetz um Naumburg hatte nun seine volle Ausdehnung erreicht. Im Mai 1906 zog im Bahnhof neue Technik ein: Es wurde ein Fahrkartenautomat installiert, mit dessen Hilfe man Billetts nach vier Bahnhöfen erwerben konnte. Der Preis betrug zwei Pfennige in der 4. und vier Pfennige in der 3. Klasse pro Kilometer. Für hohe Herrschaften richtete man im Jahre 1905 einen Empfangssalon ein. Von diesem aus konnte man den Bahnsteig und die Straße direkt erreichen. Vor dem Bahnhof warteten zum einen die Pferdedroschken und zum anderen die Straßenbahn zur Beförderung der ankommenden Reisenden in die Domstadt. 1906 stellte die Bürgerschaft am Bahnhof ein zwei Meter hohes, gestiftetes Bild des Kaisers auf. Die Reisenden konnten ab Dezember 1914 den neuen Anbau des Empfangsgebäudes an der Straßenseite benutzen. Auf Grund der immer höheren Beförderungszahlen erwies sich der Anbau als sehr notwendig. Auch einen Warteraum für Damen erhielt man für erforderlich. Die schöne Fassade des Naumburger Hauptbahnhofs wurde leider zu einem späteren Zeitpunkt entfernt.

Am 1. April 1920 gab es bei der Eisenbahn erneut einen Eigentümerwechsel: Die Preußischen Staatseisenbahnen fasste man mit den weiteren Länderbahngesellschaften des ehemaligen Kaiserreichs zu den Reichseisenbahnen, aus der kurz darauf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wurde, zusammen. Erst zum Weihnachtsverkehr 1937 führte man auf dem Naumburger Bahnhof wieder etwas vollkommen Neues ein: Eine Lautsprecheranlage ersetzte jetzt den Glocken schwingenden Portier. Anfangs diente dazu eine größere Perronglocke. Sollte der Zug damals Abfahren, gab der Portier als erste Ankündigung einen Schlag an der Glocke. Nach 15 Minuten schlug er zweimal an, so dass die Reisenden zum Einsteigen aufgefordert wurden. Mit drei Schlägen kündigte der diensttuende Stationsbeamte die Abfahrt an. Mit der Trillerpfeife gab der Zugführer ein langes Signal, auf den der Dampflokfüh-



Der „Goldbroiler" 106 243 wurde mit einer Rangierabteilung aus zwei Bahnpostwagen höchst unterschiedlicher Bauform am 1. September 1985 in Naumburg angetroffen.

rer mit einem langen Pfiff antwortete. Dann setzte sich der Zug endlich in Bewegung.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten und deren Kriegsvorbereitungen verzögerte sich die Aufnahme des schon 1935 geplanten elektrischen Zugbetriebs über die Saalebahn erheblich. Erst am 6. Mai 1941 konnte die Elektrifizierung von Saalfeld nach Weißenfels fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Am 2. November 1942 fuhr der erste Zug mit Elektrolokbespannung von Nürnberg nach Leipzig durch. Größere Unfälle ereigneten sich auf dem Naumburger Bahnhof seit seinem Bestehen nicht, aber ein Bahnunglück muss erwähnt werden: Am 2. Dezember

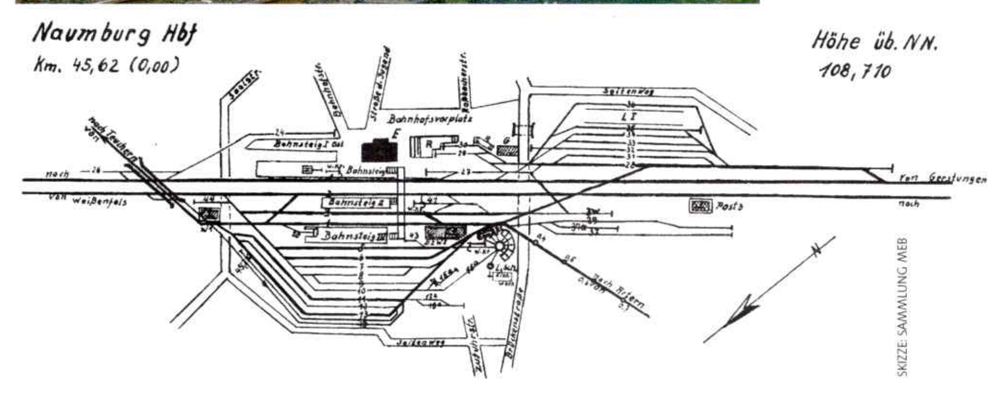
## Schwieriger Bahnbetrieb während schwerer Zeiten

1943 fuhr gegen 2 Uhr nachts ein Sonderzug für Fronturlauber auf einen am Bahnsteig 1 stehenden Reisezug auf. Der Lokführer des Sonderzuges war an einem Halt zeigenden Hauptsignal vorbeigefahren, es gab 35 Tote und 123 Verletzte. Wegen der damals strengen Geheimhaltungsvorschriften waren leider keine weiteren Einzelheiten zum Unfallhergang zu erfahren. Zwei andersartig geformte Stützen aus Profilstahl blieben noch lange Zeit stille Zeugen dieses Unfallgeschehens. Erst mit dem Umbau der Bahnsteige 1, 2 und 3 nach der Jahrtausendwende verschwanden diese Ersatzstützen.

Am 9. April 1945, kurz vor der Besetzung durch die US-Armee (11. April 1945), erlebte der Bahnhof noch einen Bombenangriff auf seine Gleisanlagen. Nach Kriegsende blieben zahlreiche Schadloks und zerstörte Wagen übrig, der Zugverkehr kam für Privatpersonen vollständig zum Erliegen. Die Saalebrücke an der Henne und die Unstrutbrücke bei Roßbach waren zerstört. Auch die Saalebrücke in Weißenfels war der Zerstörungswut der Nazis zum Opfer gefallen und damit ebenfalls nicht mehr befahrbar. Die Züge der amerikanischen Besatzungsmacht konnten in östlicher Richtung nur über Teuchern fahren. Dringend notwendige Aufräum- und Reparaturarbeiten setzten ein, die Gleise wurden wieder instand gesetzt. Weiterhin erfolgte auch die Beseitigung von Fahrleitungsschäden. Am 21. September 1945 rollte der elektrische Zugbetrieb zwischen Jena und Leipzig wieder. Vorher erfolgte noch die




Typisch für den Naumburger Hauptbahnhof in den 1980er-Jahren waren Lokomotiven wie 242 131 und 106 243, die am 1. Juni 1985 auf ihre nächsten Einsätze warteten.




Die Zeichnung aus der DR-Zeit stellt die einstige Ausdehnung der Gleisanlagen auf dem Naumburger Hauptbahnhof dar. In der Mitte unten der fünfständige Ringlokschuppen.

behelfsmäßig fahrbar gemachte Weißenfelser Saalebrücke. Nach dem Abzug der US-Truppen und der Bildung der sowjetischen Besatzungszone auf dem Gebiet der späteren DDR kam für die Bahn ein herber, unverhoffter Tiefschlag: Am 28. März 1946 erfolgte mit einem Befehl um Mitternacht die Abschaltung der Fahrleitung. Damit war für 22 Jahre die elektrische Zugförderung in Naumburg unterbrochen. Auf einigen Nebengleisen des Bahnhofes sammelte man die E-Loks aus der näheren Umgebung, um sie dann zu einem späteren Zeitpunkt als Reparationsleistun-




Am 3. Oktober 1987 weilte die Traditionslok 94 1292 zum Restaurieren im Bw Naumburg. Die Baureihe 94 erledigte einige Jahrzehnte zuvor den örtlichen Rangierdienst.




**Nach 1990 gab es immer weniger Arbeit für Loks wie 110 144, die hier am 14. Juli 1995 auf der Drehscheibe des früheren Bahnbetriebswerks Naumburg fotografiert wurde.**

gen in die Sowjetunion abzutransportieren. Das gleiche Schicksal traf die Fahrleitung und die Fahrleitungsmasten, zudem auch einige Bahnhofsgleise. Derartige Reparationsleistungen waren zu dieser Zeit überall im Land an der Tagesordnung.

Trotz aller auftretenden Schwierigkeiten ging es langsam aufwärts. Im Dezember 1945 hielten auf dem Naumburger Bahnhof werktags wieder 22 Reisezüge. Auch der Berufsverkehr in die Großbetriebe Leuna und Buna kam wieder in Gang. Im Herbst 1956 gingen zwei neue Relaisstellwerke in Betrieb. Das Ergebnis war eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit bei der Durchlassdichte im Zugverkehr, was im Laufe des Jahres auch genutzt wurde; selbst den Hochleistungsfahrplan der Kriegsjahre überbot man. Zirka 400 Zugfahrten waren bis zur Wendezeit die Regel. Für den Rangierdienst im Bahnhof waren in der Regel drei Rangierloks der Baureihe 94 (preußische T 16[1]) im täglichen Einsatz. Zur besseren Verständigung mit den Rangierpersonalen hielt der Rangierfunk Einzug.

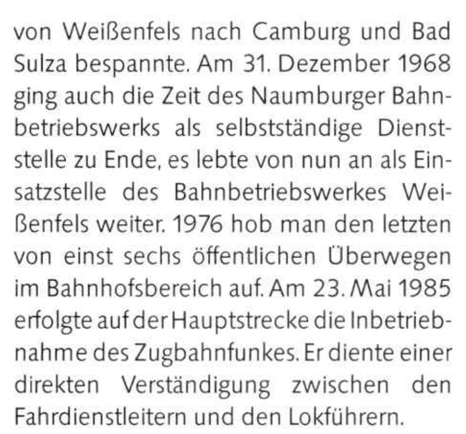
Mitte der 60er-Jahre warf die geplante Streckenelektrifizierung von Weißenfels bis Neudietendorf ihre Schatten voraus.

## Die DDR-Jahre sorgten für neuerlichen Aufschwung

Die Strecke zwischen Naumburg und Weißenfels musste grundlegend erneuert werden. Das bedeutete für fast ein ganzes Jahr eine Streckensperrung. Schwerpunkt bildete dabei die Bewältigung des Berufsverkehrs für die beiden Großbetriebe Leuna und Buna, die umliegenden Kraftverkehrsbetriebe bewältigten diese täglichen Massenverkehre mit Bussen. Am 26. Mai 1967 kam der einschneidende Tag für den Dampfbetrieb, als eine E-Lok den Sonderzug zur Einweihung der neu elektrifizierten Strecke



**Am 16. Juni 2000 fährt 243 097 mit einer Regionalbahn der DB AG in Naumburg Hauptbahnhof ein. Links dominiert das inzwischen abgerissene Fahrdienstleiterstellwerk das Bild.**



von Weißenfels nach Camburg und Bad Sulza bespannte. Am 31. Dezember 1968 ging auch die Zeit des Naumburger Bahnbetriebswerks als selbstständige Dienststelle zu Ende, es lebte von nun an als Einsatzstelle des Bahnbetriebswerkes Weißenfels weiter. 1976 hob man den letzten von einst sechs öffentlichen Überwegen im Bahnhofsbereich auf. Am 23. Mai 1985 erfolgte auf der Hauptstrecke die Inbetriebnahme des Zugbahnfunkes. Er diente einer direkten Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern und den Lokführern.

1990 kam für viele Bedienstete der Deutschen Reichsbahn nicht nur die politische Wende, sondern auch eine solche in ihrem Arbeitsleben. Vieles war nun von einem Tag auf den anderen Geschichte. Es fuhren zwar noch Züge, doch die Zugbildung und der Rangierbetrieb kamen fast gänzlich zum Erliegen. So manches Bahnhofsgleis wurde nicht mehr gebraucht und wartete auf seinen Abriss. Am 27. Mai 1990 fuhr der erste Intercity (IC) von Erfurt kommend in den Naumburger Hauptbahnhof ein. Die Bahnsteige 1 und 2 wurden von den Naumburger Bürgern bis auf den letzten Platz besetzt, sie begrüßten auf ihre Art die Einfahrt dieses Zuges. Zur Absicherung dieser Zugfahrt war noch nachfolgend eine Ersatzgroßdiesellok vorgesehen.

Im Jahr 2000 führte man Gleisbauarbeiten zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in Vorbereitung zur Einführung des ICE-Fernverkehres durch. Dazu fanden eine Reihe von Versuchsfahrten mit diesen Zügen statt. Für diese Fernverkehre waren zwei Hauptlinien vorgesehen, die erste verlief von München über Nürnberg, Erfurt, Naumburg, Halle/Leipzig und Berlin nach Hamburg, die zweite von Frankfurt/Main über Erfurt, Naumburg und Halle/Leipzig nach Dresden. Beide Fernverbindungen kreuzten sich im Naumburger Bahnhof, wo eine Umsteigemöglichkeit bestand. Für die Naumburger war dadurch eine gute Reisemöglichkeit in viele Teile der Republik und darüber hinaus ins Ausland vorhanden. Um diese Fernverkehre zu ermöglichen, war es notwendig, die Bahnsteige für diese Aufgabe zu ertüchtigen. Sie erhielten ein neues Aussehen und erfuhren eine Verlängerung.

Bei der Steuerung des Schienenverkehres verließ man die hiesigen Örtlichkeiten und setzte auf eine Zentralisierung mit elektronischen Stellwerken (ESTW). Nach




FOTOS (5): DIETER MÜLLER

**In Naumburg heute täglich anzutreffen: Ein Talent 2-Elektrotriebwagen von Abellio unterquert die neue Straßenbrücke, 7. Mai 2017.**

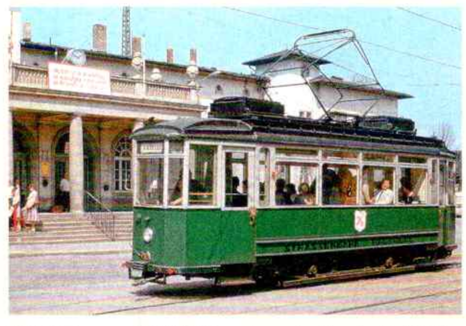
den durchgeführten Umbauten im Bahnhofsbereich erfolgte die gesamte Betriebsführung nunmehr von einem Leipziger ESTW aus. Dadurch wurden die alten Anlagen in Naumburg überflüssig. Nach und nach baute man sie ab und riss die überzähligen Gebäude ein. Die beiden Stellwerke, das ehemalige Bahnbetriebswerk, das Postzentrum und die Güterabfertigung verschwanden so aus dem Blickfeld. Auch das Bahnhofsgebäude erhielt einen Umbau, die Fahrkartenschalter fielen weg, an ihre Stelle traten Fahrkartenautomaten. In der leer gewordenen Räumlichkeit etablierte sich eine Bäckereikette. Die Handgepäckabfertigung wurde ebenfalls geschlossen, hier kam ein Buch- und Zeitschriftenvertrieb unter. Zur besseren Information der Bahnfahrer wurde in der Mitte der Bahnhofshalle eine elektronische Zugabfahrtstafel aufgehängt.

## Naumburg verlor 2017 seine Rolle im Fernverkehr

Bis 2017 blieb beim Angebot des Personenverkehrs alles wie in den Jahren zuvor. Erst zur Fahrplanumstellung Ende des Jahres 2017 gab es dann wieder grundlegende Veränderungen, denn seit Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig lief der gesamte Fernverkehr der DB AG zunächst auf dieser Verbindung. Die ICE-Halte im Naumburger Hauptbahnhof entfallen seither fast vollständig, nur einzelne IC- und ICE-Züge nehmen seit ein paar Jahren wieder die alte Route über Naumburg. Im Rahmen des Elektronetzes Saale-Thüringen-Südharz schrieb man die Verkehrsleistungen des Nahverkehrs 2012 aus. Als Gewinner ging die Abellio Rail Mitteldeutschland hervor. Sie übernahm im Dezember 2015 für 15 Jahre den Regionalverkehr. Zum Einsatz kommen drei- und fünfteilige Talent 2-Triebzüge. Zusätzlich zur Regionalbahnlinie 20 bietet man vier neue, jeweils zweistündlich verkehrende Regionalexpress- beziehungsweise Stadtexpresslinien Erfurt – Halle, Erfurt – Großkorbetha – Leipzig, Saalfeld – Jena – Naumburg – Halle und Saalfeld – Jena – Naumburg – Großkorbetha – Leipzig an. Dieses Angebot erfolgt, um den Entfall von Fernverkehrszügen durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt – Halle/Leipzig zu kompensieren. □ *Dieter Müller*

## Seit 1892: Mit der Straßenbahn in die Stadt

Um den Bahnhof besser an die Stadt anzubinden, ging am 15. September 1892 die Naumburger Straßenbahn in Betrieb. Auf den meterspurigen Gleisen fuhren Züge, die von kastenförmig verkleideten Dampfloks gezogen wurden. 1907 wurde auf elektrischen Betrieb umgestellt und die eingleisige Strecke zu einer Ringlinie zwischen Hauptbahnhof und Altstadt ausgebaut. Der günstige Betrieb und die stets gute Auslastung verhinderten über alle Epochen die Einstellung dieses Straßenbahn-Kleinbetriebes. Erst nach der politischen und wirtschaftlichen Wende kam am 18. August 1991 das vorläufige Aus, da die baufällige Strecke gesperrt werden musste. Aber die Tram hatte Glück: Teile der Linie wurden erneuert, so dass die Bahn wieder in Betrieb gehen konnte. Seit 2007 wird wieder täglich zwischen Bahnhof und Vogelwiese, seit 1. Dezember 2017 sogar bis zum Salztor gefahren. Inzwischen ist der erneute Ringschluss um die Naumburger Altstadt vorgesehen.



**TW 17 von 1928 ist heute wieder in Betrieb, so wie am 7. April 1984 vor dem Bahnhof.**



**Am 8. Juni 2019 wartet der Gotha-TW 37 vor dem Hauptbahnhof auf Fahrgäste.**

Kurz hinter der deutsch-französischen Grenze im Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Schweiz kann man eine Museumsbahn entdecken, die über einen außergewöhnlichen Fuhrpark verfügt. Die kleine Bahn am Fuß der Vogesen ist ein lohnenswerter Ausflugstipp.

# Vor der Haustüre

Bereits im Jahr 1839 erreichte die Eisenbahn das Elsass. Die Bahngesellschaft Cie. de l' EST (Ostbahn, nachfolgend EST genannt) nahm damals die Strecke Mulhouse – Cernay – Thann in Betrieb. 1840 und 1843 folgte die bekannte internationale Linie von Strasbourg über Colmar und Mulhouse nach Basel.

Rund 30 Jahre später eröffnete man die 13,6 Kilometer lange Strecke von Cernay nach Sentheim als Teilstück einer geplanten direkten Linie Belfort – Colmar über Sewen – Masevaux – Sentheim – Cernay – Guebwiller – Rouffach. Der deutsch-französische Krieg 1870/1871 vereitelte die Pläne eines weiteren Streckenbaus der EST im Elsass und in Lothringen. Sie stellte den weiteren Streckenbau unverzüglich ein, da dieses Gebiet in der Folge zum Deutschen Kaiserreich gehörte.

Erst 1884 wurde die Verlängerung von Sentheim nach Masevaux im oberen Doller-Tal eröffnet. Ansässige Kleinbetriebe sorgten dort für einen beachtlichen Güterverkehr. Bei diesem Streckenteil wurden die Gleise oft in Seitenlage der Straßen verlegt, bei Ortsdurchfahren teilweise direkt in der Straße. Die anfangs durch die EST ge-




2018, 100 Jahre nach der Rückkehr des Elsass und Lothringens zu Frankreich feierte auch die TTDA das Ereignis. Der erste angehängte Wagen nach der 030T Nr. 51, ein «petite Rosselle», war entsprechend geschmückt. Die Aufnahme entstand beim Bahnhof von Aspach.




Der Pavillon der Abfahrtstelle in Cernay-Saint-André mit historischem Läutwerk und Wasserkran zur Dampflokversorgung.

plante Verbindung über die damalige Staatsgrenze nach Belfort wurde nie verwirklicht. Lediglich ein Reststück bis Sewen wurde im Jahre 1901 noch durch die inzwischen verantwortliche Elsässische-Lothringische Eisenbahngesellschaft (EL) erstellt. Die Gesamtlänge der Bahnlinie von Cernay nach Sewen betrug schlussendlich 27,5 Kilometer.

Der Einfluss der EL war auch beim Rollmaterial bemerkbar. Sie nutzte bei den Lokomotiven dieselben Baureihenbezeichnungen wie die preußische Staatsbahn mit vorangestellten Buchstaben wie P, G, S, T. Es gab zum Teil mit letzterer völlig übereinstimmende Bauarten wie die T 18, die P 8 oder die G 8.1. Die elsässische T 3 hingegen unterschied sich gegenüber der preußischen Bauart. Es verkehrten ebenso Lokomotiven französischer Konstruktion. Auch bei ihnen wurde derselbe Baureihen-Modus übernommen.

## Die Staatsgrenzen verschoben sich

Nach 1918 kamen das Elsass und Lothringen wieder zu Frankreich. Die EL wurde in der Folge in Chemin de Fer d' Alsace – Lorraine (A-L) umbenannt und verblieb unter diesem Namen bis zur Gründung der SNCF im Jahre 1937.

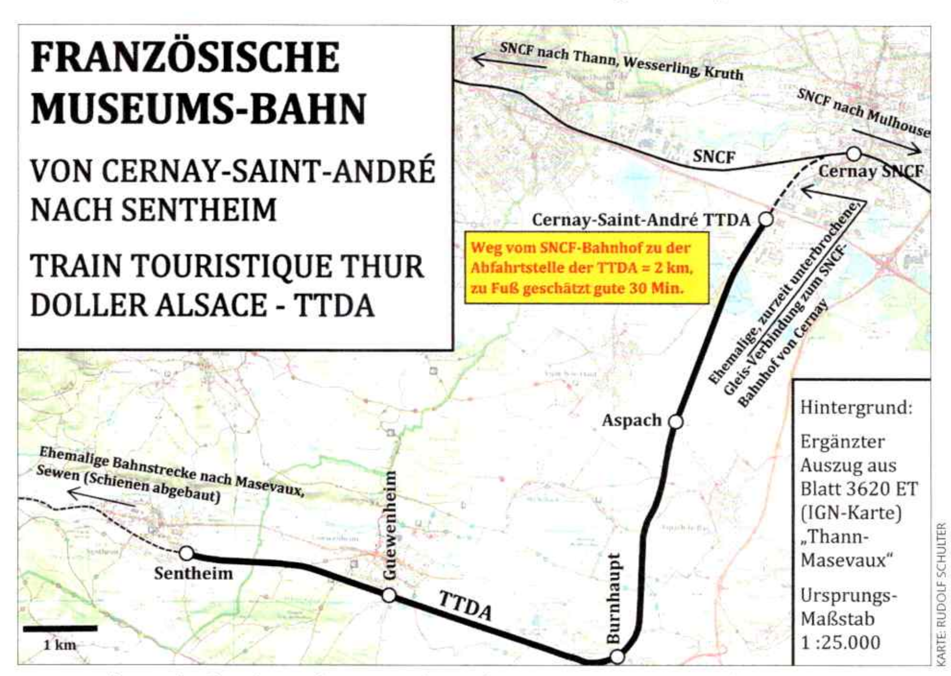
Unter den auf der Strecke Cernay – Sewen im regulären Betrieb bei der EL und der A-L eingesetzten Loks fanden sich die T 9, die T 12, die T 14 und nach 1930 insbesondere auch die T 18, die spätere 232 TC der SNCF. Hinzu kamen die De Dietrich-Autorails, ehemals EST, die Reihe X 42100 und die Reihe X 3700 der SNCF. In den letzten Jahren verkehrten die T 18 meist mit ehemaligen DRG-Donnerbüchsen.

1961 war der dampfbetriebene Personenverkehr durch Autorails (Dieseltriebwagen) ersetzt und der Fahrplan auf eine einzige Hin- und Rückfahrt reduziert worden. Bereits ab 1960 wurde der Güterverkehr mehr und mehr mit BB 63000-Dieselloks geführt. Der damalige französische Präsident Georges Pompidou der gaullistischen Partei forderte 1966 die Umstellung des Betriebs der Nebenlinien der SNCF auf Busse. Eine der Folgen war 1967 das Ende des Personenverkehrs auf der Strecke Cernay – Sentheim – Masevaux – Sewen. 1971 fuhr der letzte SNCF-Güterzug auf der ganzen Strecke. Zu diesem Ereignis organisierte der RAMCAS (Rail Miniatur Club Alsace Sud), die Modelleisenbahn-Freunde des Süd-Elsass, Mulhouse, eine letzte Reise in einem angehängten Personenwagen. 1972 wurde die Strecke offiziell eingestellt. Der Abbau der Schienen zwischen Sentheim und Sewen ist seither längst vollzogen. Teilweise wird die Trasse heute als Radweg genutzt.

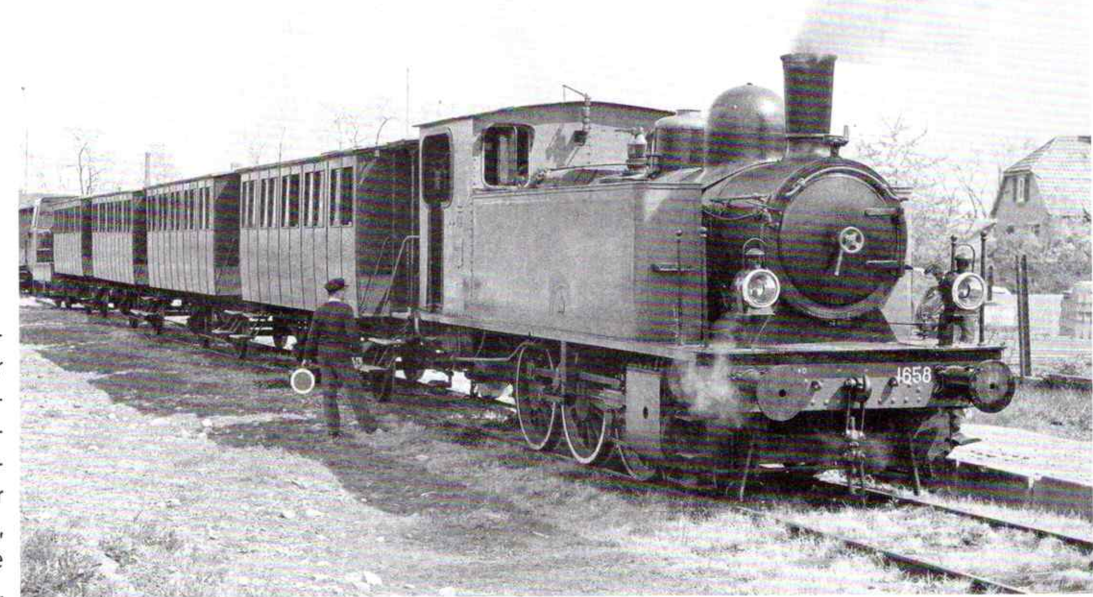
Früh kam die Idee einer Museumsbahn auf. Am 6. November 1971 gründete sich die CFTVD, die „Chemin de Fer Touristique de la Vallée de la Doller" (Doller-Tal-Museums-Eisenbahn) statt.



Lok 030 T Nr. 51 steht im Jahr 2017 mit einem Museumszug in Cernay-Saint-André bereit.




Der Streckenverlauf ist bemerkenswert; bis auf eine 90-Grad-Kurve verkehrt die Museumsbahn weitestgehend auf einer geraden Linie.



Aufnahme von 1979, der Anfangszeit des Betriebs der CFTVD, auf dem Abzweiggleis des SNCF-Bahnhofs Cernay: Die 030T 1658, mit einem Zug aus den vier „Palavas"-Wagen bestehend, an dessen anderem Ende die 020DE, damals Lok 7 steht.



Sentheim, Endpunkt der Bahn: Eben kam 020 DE Nr. 40 mit ihrem Zug, bestehend aus Zweiachswagen, an. Im Hintergrund das Bahnhofsgebäude mit Ursprung Cie. de l'EST.



Die Bekohlungsanlage in Sentheim findet immer wieder Interessierte unter den Fahrgästen. Das Foto aus dem Jahr 2008 zeigt die 030T Nr. 1658.

Am 29. September 1972 sprach sich der Rat des Departement Haut-Rhin (Oberrhein) für eine Nutzung der Bahnstrecke für touristische Zwecke aus und am 24. Juli 1973 bot die SNCF den Verkauf der ganzen Bahnstrecke an die CFTVD an.

## Im April 1974 dampften erste Museumszüge

Bereits am 28. April 1974 gab es kurze Touristenzüge im Bahnhofsbereich um Masevaux mit der Lok 030T Nr. 51 und zwei Personenwagen. 160 Besucher und Besucherinnen nahmen mit Begeisterung teil. Eine einflussreiche Opposition sprach sich am 29. April 1974 jedoch gegen touristische Züge im oberen Streckenbereich aus. Die CFTVD konzentrierte sich in der Folge auf den unteren Streckenteil von Cernay-SNCF nach Sentheim. Sie nannte sich fortan TTDA „Train-Thur-Doller-Alsace" (Thur-Doller-Eisenbahn, Elsass). Zwischen Sentheim und Burnhaupt fliesst die Doller in mehr oder weniger unmittelbarer Nähe. Cernay hingegen liegt an der Thur; ein Nebenfluss der Doller. Bei wechselnden Fahrplanangeboten entwickelte sich die Besucherzahl auf 17 000 Fahrgäste im Jahr 1978.

1997 wurde die Strecke der TTDA beim Bahnübergang der Route Nationale RN 66 (Staatsstraße 66) bei Cernay-Saint-André vom SNCF-Netz abgetrennt. Der Autoverkehr wurde als wichtiger eingestuft. Dass der Museumsbahn damit ein großer Schaden entstand, schien die Behörden nicht zu interessieren. Der TTDA blieb nichts anderes übrig, als die Situation hinzunehmen. Das Reststück bis zum SNCF-Bahnhof von Cernay ist seither nicht mehr passierbar.



Der X 5852 steht im jetzigen Ausgangshaltepunkt Cernay-Saint-André, abfahrbereit. Das Foto aus dem Jahr 2008 zeigt den Abfahrtsort noch ohne Mittelbahnsteig.

Die Abfahrtstelle musste nach Cernay-Saint-André verlegt werden. Die Fahrgastzahl pendelte sich seither bei etwa 11 000 Besuchern jährlich ein. Dort wurde eine Ausweichstelle erstellt, die 2014 einen Mittelbahnsteig erhielt. Seit 1997 ist die Museumsbahn für Nicht-Automobilisten allerdings nur durch einen Fußmarsch von gut 30 Minuten erreichbar.

In den ersten Jahren der Museumsbahn gab es noch beachtlichen Güterverkehr mit Wagen aus ganz Frankreich und halb Europa wie etwa Holztransporte aus Skandinavien, aber auch Transporte für die Landwirtschaft sowie die Beförderung von Druckgaswagen nach Aspach. Sehr viel Güterverkehr brachte auch der Bau der Talsperre des Lac de Michelbach, unweit Burnhaupt. Diese Verkehre wurden ab 1986 zunehmend auf die Straße verlegt. 1989 war endgültig Schluss mit dem Schienen-Güterverkehr. Das war nicht nur aus heutiger Sicht ein Trauerspiel, sondern auch ein riesiger Schaden für die Bahn und gegen jede ökologische Vernunft.

Nach dem Verlassen der derzeitigen Abfahrstelle in Cernay-Saint-André, bestehend aus zwei Gleisen, einem Mittelbahnsteig, einem Pavillon mit Fahrkartenverkauf, einem Wasserkran und einem Läutwerk, geht die Fahrt in südliche Richtung. In Fahtrichtung rechts genießen die Fahrgäste die Sicht auf die Vogesenkette. Diese bleibt mehr oder weniger immer in der Nähe der Bahnstrecke. Höchster Berg ist der Grand




Wasserfassen 2021 in Burnhaupt: Der Wasserkran verfügt über ein angehängtes Schlauchstück. Die 020+020T Nr. 2 steht mit ihrem Zug zur Weiterfahrt nach Sentheim bereit.

## Beschauliche Fahrt mit den Vogesen im Blick

Ballon (Grosser Belchen) mit 1 424 m ü NN. Bald sind links Weiher sichtbar sowie die weite Oberrheinische Tiefebene. Äcker sowie da und dort die Infrastruktur verschiedener Betriebe säumen die fast schnurgerade Strecke bis Aspach.

Nach dem Bahnhofsgebäude, im Sundgauer Stil 1923 rekonstruiert, folgt eine

### Anreise mit dem ÖPNV

Vom Bahnhof Mulhouse aus gibt es zwei Möglichkeiten:
1. Vom Bahnhofsplatz mit der Straßenbahn TT3 Richtung Thann bis nach Cernay, oder
2. Von Mulhouse mit TER (SNCF-Regionalbahn) Richtung Thann, Kruth, ebenfalls bis Cernay.

Vom SNCF-Bahnhof Cernay zu Fuß: Es müssen gut 30 Minuten gerechnet werden. Je nach Ankunft durch die Unterführung, dann erst entlang der Rue d'Aspach auf dem Gehsteig, anschließend Rad- und Fußweg, zum Schluss 300 bis 400 Meter auf einem Feldweg den zurzeit ungenutzten Gleisen entlang bis zum Pavillon der Abfahrtstelle. Dort können die Fahrkarten bezogen werden. Etwas früher dort zu sein lohnt sich, um die rangierende Lok des ankommenden Zuges zu beobachten.



Am Bahnhofsplatz von Mulhouse. Links TT3 nach Cernay, Thann, rechts städt. Straßenbahn.

durch das Zugpersonal bediente Bahnschranke. Die Züge müssen deshalb kurz nach dem Passieren des Bahnübergangs nochmals anhalten, damit die Bahnmitarbeiter nach dem Heben der Schranken wieder einsteigen können. Danach folgt ein längerer Waldabschnitt, die Talsperre Lac de Michelbach ist nicht weit entfernt, aber nicht wirklich sichtbar.

Nach der Waldlichtung folgen zwei Brücken, die erste führt über die Doller, die zweite über ein Nebengewässer dieses Flusses. Die Geschichte dieser Brücken zählt drei Hochwasser, das erste 1876, und leider zwei Kriegsereignisse. Nach verschiedenen Wiederaufbauten, zuletzt 1951, erhielt zweitgenannte Brücke, eine als provisorische „Henry 1916" bezeichnete Brücke, ihr sehr schmales Profil, das besondere Vorsichtsmaßnahmen für die Fahrgäste vorschreibt: Alle Fenster müssen während der Fahrt über die Brücke geschlossen sein.

## Auf der Brücke heißt es: Fenster schließen!

Nach Passieren einer neuerlichen Bahnschranke fährt der Zug in den, in einem 600-Meter-Gleisbogen gebauten Bahnhof von Burnhaupt (auf 310 m ü NN) ein. Der Bahnhof (Gebäude ursprünglich Typ EST, 1886 durch die EL ergänzt und nach Zerstörung 1923 rekonstruiert) verfügt über mehrere Gleise und Dienstgleise und einen Wasserkran. 1982 wurde dort ein kleines Bw mit Werkstätten eingerichtet. 2017 entstand eine weitere Fahrzeughalle. In Burnhaupt findet meist ein halbstündiger Aufenthalt statt, der auch für geführte Werkstätten-Besichtigungen genutzt wird.

Vorbei an Halle 2 geht es nun in westlich-nordwestlicher Richtung in fast gerader Streckenführung nach Guewenheim. Das Gelände wird offener, die Vogesenkette rückt wieder näher. Landwirtschaft herrscht vor. Das aus der Zeit der EST 1869 errichtete Bahnhofsgebäude in Guewenheim wurde 1885 im gleichen Stil durch die EL vergrössert. An Feldern und Baumgruppen vorbei erreicht der Zug Sentheim (362 m ü NN) mit seinen vergleichsweise ausgedehnten Gleisanlagen, einer Bekohlungsanlage, einem Güterschuppen und dem gut erhaltenen Bahnhofsgebäude, aus der Zeit der EST stammend, aber durch die EL alsbald erweitert.



**Die provisorische „Henri 1916"-Brücke vor Burnhaupt beim Passieren eines Zugs mit der 030T Nr. 1658: Auf der Aufnahme aus dem Jahr 1979 sind geöffnete Fenster zu sehen.**



**Die elsässische Museumsbahn verfügt auch über diverse interessante historische Güterwagen, die immer wieder auch in Zügen eingereiht sind.**




FOTOS: RUDOLF SCHULTER

**Das Foto aus dem Jahr 2018 zeigt keine Zugkreuzung, sondern nur die ausgestellte 020+020T Nr. 2 mit Güter- und Personenwagen auf dem Nebengleis.**

Wer künftig eine Reise zu der TTDA plant, etwa 2022, sollte zuvor folgende Webseiten konsultieren: https://www.train-doller.org/ oder https://www.visit.alsace/de/241004291-zug-thur-doller-alsace/ (in D).

Die TTDA arbeitet in verschiedener Hinsicht auch mit der „Cité du Train", dem Französischen Eisenbahn-Museum in Mulhouse, dem größten seiner Art in Europa, zusammen. Es gibt auch kombinierte Eintrittskarten in das Museum, die gleichzeitig als Fahrkarten der TTDA gelten. Die Tram TT3 hält im Übrigen auch bei der entsprechenden Haltestelle „Musées". □

*Rudolf Schulter*

# GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

**MINI-MARKT – VERKAUFEN**
**BÖRSEN – TAUSCHEN**
**MÄRKTE – SUCHEN**



## GESUCHE

### TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Spur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

**www.modellbahn-keppler.de**

Suche TTe Zittauer Triebwagen, IK, VIK, VIIK, Wagen. Angebote an Wolfram Krabbes, Wolfgang-Staudte-Str. 21, 14480 Potsdam, Tel.: 0171/6410204

**www.carocar.com**

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

**Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebraucht-modellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de** G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche und seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing… Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309-4105044, mobil 0151-43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

## VERKÄUFE

### TT, N, Z

BR 38 DB; Fleischmann € 95, BR 56 DB Fleischmann € 135, BR 78 Arnold € 90, V200 DB roco € 86, E18 grau DRG Arnold € 89, E44 DB Trix ohne OvP € 75, BR 212001 weiße Lady Trix € 92. Versandkostenfrei! Hesse 09441/1747967 ab 16 Uhr

Verkaufe Viessmann Signale unbenutzt, Originalverpackung 2 x 4401 Formhaupt. Je € 30, 4406 Formvor. € 30, 4407 Vors. € 25, 4408 Formvor € 40, 4472 Dig. Formhaupt. 2 ungek. € 50, 4471 Formhaupt. 2 gek. € 35. Tel.: 04863-4784937, mobawerner163@gmail.com + Versand

## VERKÄUFE

### H0

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

HAG Re 6/6 SBB grün, AC, Nr. 205, Mörschwil, VB € 380 Tel.: 0176-64140563

Neuwertig: BR 145 roco mit DSS rot € 109; Neu: Rh 163

mtb DB cargo blau digital € 249; E91 DRG grau roco analog € 119; E118 DB grün roco analog € 75, E144 DB roco analog € 65; E44DB Piko/DDR analog € 38; BR50 662 mit Wannentender DB Fleischmann analog € 109; BR 215 roco analog € 59; BR01 1518 Piko/DDR analog € 70; weitere fahrfähige Loks auch als Ersatzteilspender: 2 x E11 DR Piko/DDR je € 35; BR 55 DB Piko/DDR € 38. Th. Hesse, Tel.: 09441/1747967

Konvolut v 2Leitermaterial H0/ H0e Schienen, Weichen, Selectrix Decoder mit Zentrale, Kunststoffbausätze u. Fertighäuser, ca. 160 Wagen in OV, Brücken aus Kunststoff/Metall (Hack) und v. mehr. Anfrage per E-Mail: wolfgang.flegel@gmx.de

Märklin 3089 Tenderoberteil rot Stromlinie 031055 für € 35 incl. Porto von Privat zu verkaufen. Tel.: 02191/668902

Fleischmann H0 BR 64 DB € 70. 4094 BR 94 DB € 120, 4140 G8 pr. € 120, 4800 P8 pr. € 120, 5085/5087 4achs. Abteilwagen je € 18, 5062 2achs. Abteilwagen DRG je € 12, 5350 G10 DRG € 12, 5357 Kühlwagen Pilsener € 12 u. a. Tel.: 0171-5453761

**www.lokraritaeten stuebchen.de**

Verkaufe Eisenbahnanlage TRIX EXPRESS 1958-1962. Diverse Lokomotiven teilweise noch in Originalverpackung, 2 Trafos. Anlage (200 x 150 cm) für Bastler bzw. zum Ausschlachten mit ca. 25 m Gleise und diversen Weichen. Weitere Auskünfte: a.moebius@seaconkg.de

Verkaufe ca. 100 m Pilz-H0-Selbstbaugl.-Material, 2 doppelte Gleisverbindg., 5 Dreiweweichen, 3 Doppelkreuzw., 27 Weichenbausätze, 19 Paar Weichenantriebe, 15 Prellb., 6 Kreuzungen u.a. nur zusammen € 680 VB, ca. 30 m Oberleitung, 50 Ol-masten, 24 Turmmast. Querträgerwerke, zus. € 240 VB, alles DDR-Produktion, unbenutzt an Selbstabholer, Tel.: 037366/6481

Diesellok Henschel DHG 500, 36501 Märklin Digital, Neukauf 11/2020, unbespieltes Vitrinenmodell, 50,00 EURO zzgl. Versand, E-Mail w.s.franzen@web.de

Auflösung Gleichstromanlage digital. 34 Loks, 178 Anhänger, diverse Marken, hauptsächlich Roco. Diverses Zubehör: Gleise, Autos, Gebäude, Lenz Digital. Eine bebilderte Liste mit allen Artikeln kann zugeschickt werden. Handy 0160-3548799.

Verkaufe: Ferro-Train Zahnraddampflok Schafbergbahn 999102 blau mit Vorstellwagen (neu) € 250 Spur H0E Berliner U-Bahnzug vierteilig Tunneleule H0 Eigenbau € 180. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel.: 05352/6471

Verkaufe Brawa Nr. 42704 Gravita neu, Roco Nr. 63421 BR 364 wie neu, Köf BR 333, Nr. 52502, BR 132 neu, zusammen € 330, Einzelpreise bei Anfrage: Tel.: 05322/51757

Märklin HO digital, Lokomotiven: Dampf, Diesel, E Loks, Personenwagen, Güterwagen, alle Epochen Märklin HO M sowie C Gleis Material Postmuseumshop Eisenbahn-Wagen (Märklin, Piko, Lima, Sachsenmodell, Elekrotren) Herpa Lkw und Sondereditionen Herpa Postmuseumshop, Berkina-Postmuseumshop, Modellautos Busch, Roko, Fahrzeuge DB-Shop Raum Stuttgart – nur an privat: m@m.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur Probe gelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338.

**www.modellbahn-keppler.de**

Suche und verkaufe: US – Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com



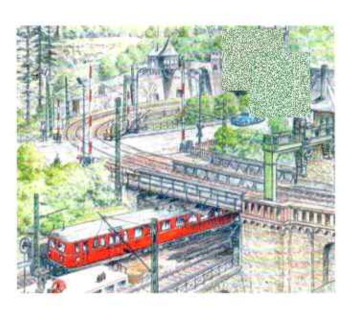
## GESUCHE
### H0

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen. Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenne ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon: 0157-77592733, ankauf eisenbahn@yahoo.com G

**Werden Sie 1 Gewinner** beim Verkauf Ihrer Eisenbahnsammlung an Bernd Zielke in Krefeld. Ihr Spezialist seit 2002 mit den höchsten Ankaufspreisen für Roco, Trix, Märklin, Bemo, HAG, Fulgurex, Lemaco u. a. neuw. 10-1000 Loks ges. 0157/77592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com G

**Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com**

Ulbricht-Häuser aus den frühen 50er Jahren, vielfach bei Hinkel & Kutschbach in Leipzig verkauft und durch Innenaufkleber so gekennzeichnet, sonstige Merkmale: Mauern aus Sperrholz, rote Dächer aus Pappe. Telefon: 02351-7534















Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften **ModellEisenBahner**, **MIBA** und **eisenbahn magazin** veröffentlicht. Insgesamt erreichen Sie pro Monat eine Leserschaft von über 150.000 Interessenten.

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

GeraMond Media GmbH • Infanteriestraße 11a • 80797 München • Tel.: 089/130 699-523 Fax 089/130 699-529

Noch einfacher geht es per E-Mail an: bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Für gewerbliche Anzeigen erhalten Sie nach Erscheinen eine Rechnung. Die Kennzeichnung einer gewerblichen Anzeige erfolgt durch ein „G" am Ende der letzten Zeile. Alle Preise sind Netto-Preise, nicht rabatt- und provisionsfähig! Erst nach Eingang Ihrer Zahlung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

**Privatanzeige bis 7 Zeilen** EUR 11,–

**Privatanzeige bis 12 Zeilen** EUR 16,–

**Privatanzeige bis 17 Zeilen** EUR 22,–

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- ☐ Verkäufe Z, N, TT
- ☐ Gesuche Z, N, TT
- ☐ Verkäufe H0
- ☐ Gesuche H0
- ☐ Verkäufe Große Spuren
- ☐ Gesuche Große Spuren
- ☐ Verkäufe Literatur, Film und Ton
- ☐ Gesuche Literatur, Film und Ton
- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Verschiedenes
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börse, Auktionen, Märkte

**Meine Anzeige ist eine:**

- ☐ Privatanzeige
- ☐ Gewerbliche Anzeige

**Bitte wählen Sie:**

- ☐ Normaldruck
- ☐ Fettdruck komplett

Die gesamte Anzeige kostet in Fettdruck doppelt so viel wie eine normal gedruckte Anzeige.

**Gewerbliche Anzeige: EUR 8,- pro Zeile + MwSt.**

- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen

Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

**KEIN Bargeld oder Briefmarken!**

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

## Zahlung: €______

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die GeraMond Media GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.

IBAN: DE31700700100756116000, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Faller 190208 Ziegelei original verpackt Bausatz gesucht. hans.winter4@t-online.de

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel. 097011313

www.mbs-dd.com

Ich suche zu kaufen: 10 Stück Vollmer Oberleitung in H0. Angebote an Tel.: 04533-207651; Dieter Fritz; Vollmer-Art. 1315 Anschlussstück.

www.modelltom.com

Fleischmann Profigleis H0 Ausgleichsstücke Nr. 6110 gesucht. Tel.: 05551-65986

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.menzels-lokschuppen.de

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. E-Mail: frank.jonas@t-online.de

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de. G



**Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen** Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

**Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/ 5311831, info@gebraucht-modellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de** G

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel. 07156-34787.

Suche Modelleisenbahnen jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, Mobil 0176-26733931, MU21@gmx.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

**Ankauf v. Modellbahnen aller** Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

**www.koelner-modell-manufaktur.de**
**Runde Tankstelle**
**Passantenschutz**
**Alte Feldscheune**

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

## VERKÄUFE

### Große Spuren

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

**Märklin, LGB, Trix, Fleisch**mann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller. Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, albue@t-online.de.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

**Anzeigenschluss für Ausgabe 07/2022 ist der 05. 05. 2022**











**www.modellbahn-keppler.de**

Spur 0 BR 501917, Lenz, Nr. 40251-90 ohne Motor und Elektronik, unbespieltes Vitrinenmodell, Neukauf von Lenz € 600. W. Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, 02943 Weißwasser, Mail: w-woehlte@t-online.de

Achtung: 0e-Sammlung + Spezialfahrzeuge mit ESU-5-Decoder zu verkaufen, Sonderpreise, alles neu oder neuwertig. Abholung: Werner Kamann, Vehnweg 3, 49624 Löningen, Tel.: 0160-94698015.

## GESUCHE

### Große Spuren

Bernd Zielke kauft Eisenbahnen. Jede Spurweite – Große Sammlung – Handarbeitsmodelle Messingmodelle zu besten Konditionen im Ankauf gesucht. Als Sammler kenne ich den Wert Ihrer Modelle. Telefon: 0157-77592733, ankaufeisenbahn@yahoo.com G

Wir suchen: Bockholt, Lemaco, Fulgurex, Kiss, KM1, Fine Modell, Pein, J&M, WILAG, Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies, Hochstrasser, Gysin Eurotrain, Gebauer, Schönlau, Metropolitan, Schnabel, Märklin. Wirkaufendeineeisenbahn.com, 0157/77592733, 47803 Krefeld, ankaufeisenbahn@yahoo.com

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de G







**Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1**
**www.hack-bruecken.de**

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

**www.modellbahnshop-remscheid.de**

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner






existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

LGB Gartenbahn, auch PIKO und Echtdampflok gesucht. Privater Modellbahner. Kaufe ihre ganze Sammlung oder Anlage bei sehr guter Bezahlung. Ich freue mich auf ihr Angebot. Tel.: 0341-4613285.

modellbauvoth

**Märklin, LGB, Trix, Fleisch**mann, Carette, Bing ... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Hersteller. Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309-4105044, mobil 0151-43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de.

## VERKÄUFE

### Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag“: SHOP www.alphacam-video.de: 150 DVD's Bahn u. Traktoren, Bahnliteratur, H0-Modelle. Neu: DpDVD Spessartrampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

Biete „Der Modelleisenbahner“ Jahrgänge 1952 – 1995 gebunden, Jahrgänge 1996 – 2020 in Ordnern. Kostenfrei aber Abholung, Hellfried Richter 01796 Pirna, richter@smv-aktuell.de

Verkaufe Der Modelleisenbahner von ca. 1950-90 in Topp Zustand und fast komplett. Anfragen und Gebote unter Tel.: 039003-559647

**www.modelleisenbahn.com**

Kostenlos für Selbstabholer VHS Eisenbahn-Videokassetten EK, Rio Grande u. a. 80 Stück. 01945 Ruhland, Tel.: 0151/10622647 oder E-Mail: e.schallschmidt@gmail.com

Das Kundenmagazin der Marken Roco und Fleischmann als Nachfolgerin von „Roco report“ und „Fleischmann Kurier“ erschienen als „Modelleisenbahn report“ von 2009 – 2014. Angebot: Alle Hefte komplett von 01/09 bis 04/14 = 6 Jahrgänge á 4 Hefte = 24 Hefte. Ungebunden – unbeschädigt – nur komplett abzugeben. Angebot an: G. Kaltenbach, Tel.: 0177/5277751 oder E-Mail: gerd.kaltenbach@ish.de

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gegen Gebot: 100 Jahre Eisenbahn in Deutschland (Nachdruck), Transpress Eisenbahnjahrbücher ´77, ´78, ´80 und ´84, mögl. Komplett sowie Die Eisenbahn – eine illustrierte Geschichte von J. Glancey. Andreas-b55@hotmail.de

**Bahnhöfe auf historischen Ansichtskarten. Band 5: Mecklenburg-Vorpommern. Erschienen im Sixtus-Verlag Halberstadt 2022. Neu! Bestellung: www.sixtus-verlag.de Band 1-4 ebenfalls noch verfügbar.**

**www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert**

Kostenlos an Selbstabholer Eisenbahn u. Modelleisenbahn Sammelwerke Hefte Sonderthemen und Eisenbahn und Modellbahnbücher alles guter Zustand abzugeben in Naumburg/S. +49(0) 176-70473515.

Modellbahn-Schule, Heft 1-35, einheitlich gebunden in 7 Bänden mit Rücktitel. Der Modelleisenbahner Spezial, Heft 1-18 in 4 Bänden, gleiche Ausführung. Der Modelleisenbahner Heft 13, 1 Band, gleiche Ausführung. Pro Band € 15. Alles neuwertig. Manfred Pechmann, Eichstr. 9, 25336 Elmshorn.

www.bahnundbuch.de

## GESUCHE

### Literatur, Film und Ton

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980, H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel. 06898-984333, Fax 06898-984335.

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Suche Bilder von Gaildorf nach Untergröningen über Personenwagen, Postwagen, Schürzenwagen, Speisewagen, Güterwagen. Tel.: 0160-5220883.

Spur 0/0e – div. Material für die „zweite Reihe“ zum Ausschmücken, Fleischmann Magic Train mit Anlage Rei-Mo. Pola-Maxi, Lima, Rivarossi-Loks und Waggons. Lima Schienen, ca. 30, Pkw/Lkw 1:43, Figuren und Zubehör von Prei. VHB, Tel.: 0171/1775102.

Anzeigenschluss für Ausgabe 07/2022 ist der 05. 05. 2022

Verkaufe Der Modelleisenbahner von ca. 1950-90 in Topp Zustand und fast komplett. Anfragen und Gebote unter Tel.: 039003-559647

## VERKÄUFE

### Dies und Das

Verk. On30 Baldwin outside Frame DCC m. allen Zurüstteilen 210 € dazu passend 5 Highside Gondolas Colorado Mining 150 €, 8 2 bay Steel hoppers EBT (sehr selten) gratis dazu angepasste Mikado von Trix 450 €. Alle OVP. 06222 387744. Jürgen Fürbass, Spitzwegstr. 17, 69168 Wiesloch

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstädt-Kulkwitz. Tel. 034205-423077.

www.moba-tech.de

E18 im Maßstab 1:20. Unikat mit sehr guter Detaillierung. 4 Fahrmotoren. Blaue Farbgebung mit NALD-Beschriftung als E18 25. Epoche II. Abholung in 32427 Minden, Tel. 0172-9503373. VB € 3.200. Gerne auch im Tausch gegen Spur 0-Ellokmodell€ BR 103, 111, 120 oder Tausch gegen ein Original Lokschild der Bundesbahn Baureihe 23 in Messingguß. 23 001 – 23 015. Gerne erwarte ich Ihren Anruf.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

Zeitschrifdt „Straßenbahn-Magazin" Jahrgänge 2001-2021 abzugeben. Preis/Jahrgang € 30. E-Mail: Wolfgang-thierbach @t-online.de

www.menzels-lokschuppen.de

## GESUCHE

### Dies und Das

Suche BRAWA-Ersatzteile, 1 x Stromführende Kupplung Nr. 077.50.38, 4 x Trittstufe Mitte Nr. 2420.50.04, Tel.-Nr. 0176-66870518 oder E-Mail: w.ewirth@yahoo.de

Suche laufend Modelleisenbahnen von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524-7914, mobil: 0175-7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de. G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Fotos von den letzten Betriebsjahren der Strecken Gaschwitz-Meuselwitz-Meuselwitz-Ronneburg. Leipzig-Merseburg und Borna-Großbothen. Günther, Mobil: 0163-8613229

www.modellbahnservice-dr.de

Gesucht wird der Modellbaufan! Wir die AG Modellbau der Berliner Unterwelten e.V. sind in die Jahre gekommen. Altersbedingt und durch die Pandemie haben wir viele Mitglieder verloren. Im Jahr 2022 werden wir mit frischem Blut am neuen Standort neu starten. Wir bauen an Modellen der Epoche 2 und 3, H0 und andere. Interessiert, dann meldet Euch bitte bei Robert Garbow, Tel. 0157-84018517.

**günstig:**
**www.DAU-MODELL.de**
**Tel.: 0234/53669**

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

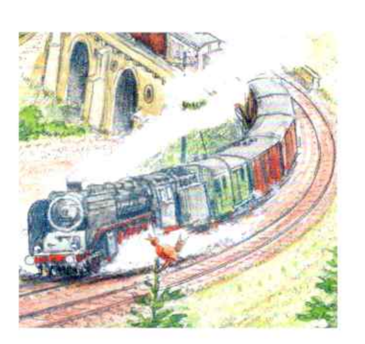
ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de



Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

## VERSCHIEDENES

Kleinanlagen N + Z, Kofferanlagen mit viel Rangieren und Arbeiten, Gebäude und Brücken in jeder Spurweite und Dioramen, Figurenanimationen Bausatzmontagen und Alterung von Hobbyprofi Roland. hansenrolando@gmail.com

www.modellbahnservice-dr.de

Ich verschenke an Selbstabholer oder gegen Erstattung der Portokosten etliche komplette Jahrgänge und Einzelhefte des eisenbahn-magazins ab 1999. Info und Kontakt unter eisenbahn@canticus.de (Wohnort Saarbrücken)

Wer repariert Loks von Trix Express? Gegen Vorkasse. Erich Jung, Karl-Stephan-Str. 3, 88662 Überlingen/See

Rentner im Kreis Kitzingen plant 15 m² N-Bahn. Ich suche 1-2 erfahrene Mitstreiter ohne finanz. Interessen. Ziel: gemeinsamer Spaß, alleine ist das nicht so schön. Interesse? stefan1menges@hotmail.com Freue mich auf deine Zuschrift.

**www.modell-hobby-spiel.de – News / Modellbahnsofa –**

Wer hilft? Möchte eine Freude machen. Suche für meinen Mann im Rentenalter Eisenbahn H0 zum aufbauen oder weiterbauen. Preisgünstige Teile zum Start würden mich freuen. Tel.: 0151-22440461

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.

facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

## URLAUB
### Reisen undTouristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,00 pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00, mit eigenem Hofladen. Tel. 030-67892620, Fax 030-67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenststadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www. Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

## BÖRSE
### Auktionen, Märkte

modellbahnbörse-berlin.de
jeweils von 10-14 Uhr
Herzog 0173 6360000
21.05. neue Welt Zwickau
22.05. Alte Mensa Dresden

**Kassel / Vellmar, Mehr**zweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 04.06.: Erfurt, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. 2 10.07.: Schkeuditz, Globana Trade Center, Münchener Ring 2 Jeweils von 10-15 h. Tel.: 05651/516, Tel.: 05656'/923666 (ab 20 h), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

**Alle Termine und Angaben ohne Gewähr!
Bitte unbedingt vor dem Besuch
beim Veranstalter rückversichern!**



**Anzeigenschluss für Ausgabe 07/2022
ist der 05. 05. 2022**

Das neue Auhagen-Modell des Weimar-Laders T 172 war Anlass, ein passendes Einsatzfeld auf der Modellbahn zu schaffen. Verladen auf einen Flachwagen eines H0-Bauzuges, lässt sich die gelungene Miniatur sehr schön und vorbildgerecht in Szene setzen.

# Der Saalfelder Bauzug



Historisches Wagenmaterial in einem DR-Bauzug auf der Saaletalbahn bei Remschütz im Sommer 1985. Hinter dem Begleit- und zwei Flachwagen ist eine 106 eingereiht, dahinter folgen einige Schotterwagen.

Schon im MEB 6/2021 berichtete ich über den Zusammenbau und die Optimierung des Weimar-Laders T 170 von Auhagen. Nun präsentierten die Marienberger auch den H0-Bausatz für das Nachfolgemodell, den T 172. Ich erinnerte mich an eigene Einsätze mit dem Bagger, aber auch an den Saalfelder Arbeitszug der DR, den ich in den 70er- und 80er-Jahren in verschiedensten Zusammenstellungen beobachtete. Meistens wurden ausrangierte Güterwagen für diese Einsätze umgebaut. Auf den Flachwagen unterschiedlicher Bauart war meist einer der universellen Lader im Einsatz. Manchmal war auch ein längerer und leistungsfähigerer Zug notwendig, dann waren zwei T 172 oder T 174 im Einsatz. Als Zugloks dienten oft die kleinen V 15 oder V 23 (Baureihe 101), aber auch V 60 (106). Außerdem waren im Zug meist Begleitwagen älterer Bauarten zu sehen.

Auhagen liefert den T 172 als Bausatz in gelb-orangener Farbgebung mit DR-Symbol aus. Es mag sein, dass es solche Lader gab, aber in meinem Foto-Fundus habe ich nur grau lackierte Vorbilder gefunden. Da mir Auhagen, als ich mit dem Bauzug-Projekt begann, mitteilte, dass eine graue Version nicht geplant sei, habe ich mich für eine Umlackierung entschieden. Am bes-

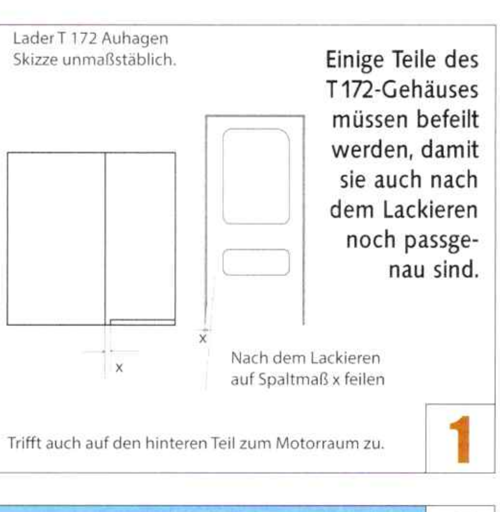


Im Mai 1985 waren zwei Bagger des Typs T 172 für einen Arbeitseinsatz auf der Strecke Saalfeld – Großheringen notwendig. Als Zuglok fungierte 101 607.



Der Bauzug, abgestellt in Saalfeld: Der T 172 wartet auf einem älteren Flachwagen mit Holz-Bordwänden. Den Übergang zum nächsten zweiachsigen Flachwagen gewährleisten Überfahrbleche.

Während des Arbeitseinsatzes im Bahnhof Saalfeld im Sommer 1985 mit 101 669 zeigte sich der Zug sehr ähnlich. Als Flachwagen am Zugschluss läuft ein sechsachsiger Samms.




Einige Teile des T 172-Gehäuses müssen befeilt werden, damit sie auch nach dem Lackieren noch passgenau sind.




Der Boden des zweiachsigen Niederbordwagens besteht aus 0,3 mm dickem Messingblech. Befestigt man es an den Ecken...



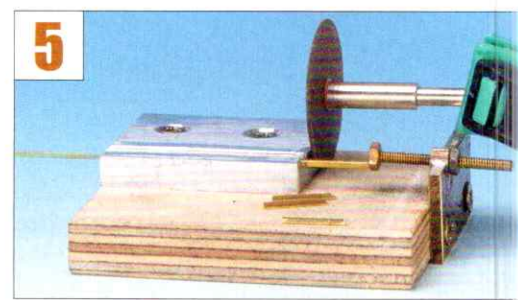

... mit kleinen M 1,2-Senkkopfschrauben, stellt weder das Lackieren noch die Montage ein Problem dar.



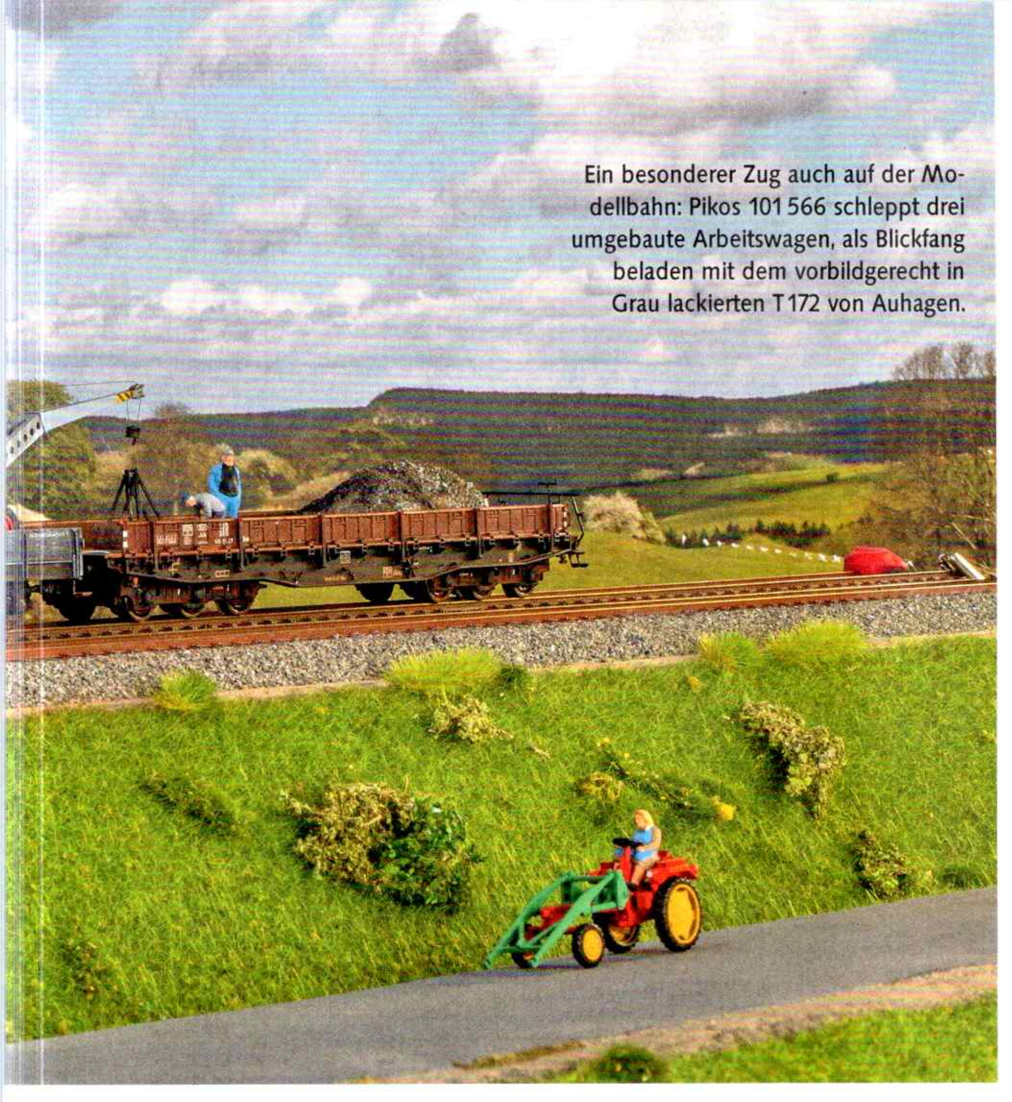

Die Rungen entstehen aus 1 x 1 x 1-mm-Messing-T-Profil. Eine auf ein einer Seite abgeschrägte Leere führt das Profil mit...




... einer 1-mm-Bohrung beim schrägen Zuschneiden. In der zweiten Bohrung mit M2-Gewinde sitzt die Festhalteschraube.




Eine weitere Lehre hilft beim Abtrennen in exakt gleicher Länge. Vorher wird durch Anhalten der Trennscheibe das...



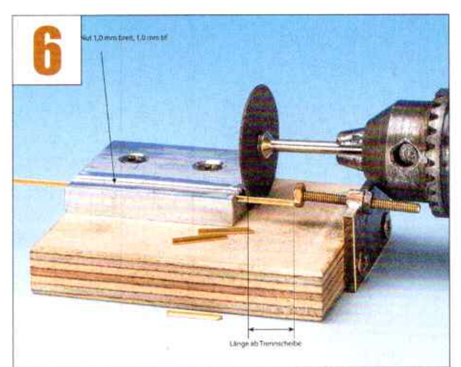
Ein besonderer Zug auch auf der Modellbahn: Pikos 101 566 schleppt drei umgebaute Arbeitswagen, als Blickfang beladen mit dem vorbildgerecht in Grau lackierten T 172 von Auhagen.

ten passt RAL 7000 „Feegrau", erhältlich bei RST Modellbau. Die Farbe lässt sich sehr dünn verarbeiten, trotzdem trägt sie als Schicht auf. Die perfekte Passgenauigkeit der Auhagen-Bauteile mit feinsten Spaltmaßen führt dazu, dass sich die lackierten Teile nicht mehr problemlos zusammenfügen lassen . Die untere Passung am Gehäuse ist daher schlank zu feilen (Bild 1) und die Innenränder der Fensteraussparungen sind mit dem Skalpell von der Farbe zu befreien, damit die Fenstereinsätze passen. Ansonsten lässt sich der T 172 gemäß der Bauanleitung schnell montieren.

Nun war der Arbeitszug für den neuen Bagger zusammenzustellen. Bei meinem Saalfelder Vorbild wurde als Aufenthaltswagen ein ehemaliger sogenannter Fakultativwagen verwendet, also ein umgebauter Güterwagen, der wahlweise als Post-, Personen- oder Güterwagen eingesetzt werden konnte.

## Begleitwagen entsteht auf Fleischmann-Basis

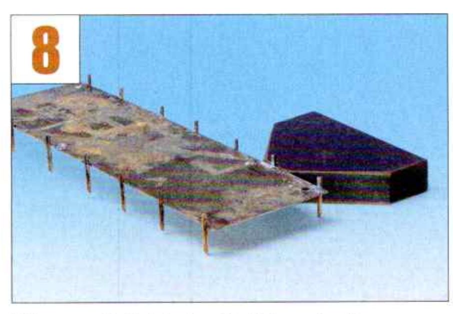
Ein passendes H0-Modell habe ich bei Fleischmann gefunden, einen Cigd in Epoche III-Ausführung der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (536802). Es wurde zerlegt und der Aufbau in DR-Grün lackiert. Anschließend dekorierte ich ihn mit Schiebebilder-Resten. Alternativ ließen sich auch viele ähnliche H0-Modelle verwenden. Der Fleischmann-Wagen besitzt eine Stromaufnahme und eine Glühbirne als Innenbeleuchtung. Ich ersetzte die Birne durch eine 3-mm-LED. Für die zusätzliche Bühnenbeleuchtung verwendete ich bereits verkabelte SMD-LED (0402 von „3D-Scale_de" auf Ebay). Da keine passenden Lampengehäuse zu finden waren, habe ich mich dafür entschieden, aus glasklaren Spritzling-Resten solche mit 2,5 mm Durchmesser zu drehen. Mit einer 0,8-mm-Bohrung (0,8 mm tief) wurde Platz für die LED geschaffen. In die Stirnwände des Waggon-Gehäuses feilte ich oben mittig kleine Kerben für die Kabelzuführung ein, damit das Dach wieder spaltfrei aufgesetzt werden konnte. Lampen und Drähte werden mit sehr wenig Sekundenkleber am Dach fixiert. Als Dekoder verwendete ich den Piko-Funktionsdekoder 56126. Die beiden Bühnen-LED sowie die Innenbeleuchtung sollten getrennt schaltbar sein. Bei Belegung der Funktionstasten 1, 2 und



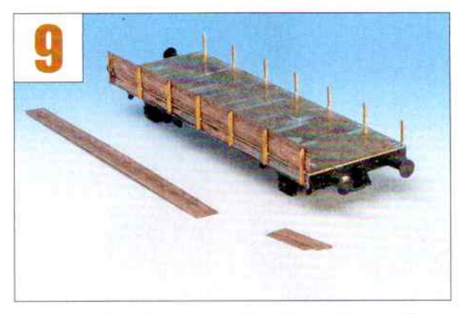

... Längenmaß an der Abstands-Schraube eingestellt. Die Rungen werden in einer 1 mm breiten und tiefen Nut geführt.




Die dritte Lehre entsteht aus 8 mm dickem Pertinax, das vorn wieder mit einer 1 x 1-mm-Nut versehen ist.




Dies ermöglicht das Verlöten der insgesamt 14 feinen Rungen am Messing-Wagenboden in gleichmäßigen Abständen.




Anschließend lassen sich die Bordwände, bestehend aus sehr dünnen Holzleisten, innen an den Rungen verkleben.




FOTOS: RAINER ALBRECHT

Der beleuchtete, ehemalige Fakultativwagen (Fleischmann-Modell) ist ein weiterer Hingucker als Begleitwagen im Bauzug.

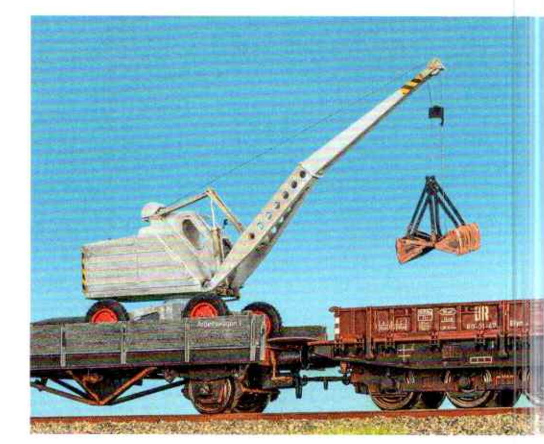
3 lässt sich über folgende CVs für A1, A2 und A3 auch die Dimmung einstellen: CV 35=128, CV 36=1, CV 37=128, CV 38=2, CV 39=128, CV 40=3. Andere Tastenbelegungen sind natürlich auch möglich.

Als Drehgestell-Flachwagen eignet sich das Modell eines Samms von BRAWA (oder NPE). Dessen eine Stirnwand wird nach unten gebogen und mit Stabilit-Ex-

## Der Niederbordwagen fordert viel Eigenbau

press an zwei Stellen mit etwas Abstand über den Puffern angeklebt. Die Klebestellen simulieren dabei die Gelenke. Später wird das Modell noch mit Schotter beladen und realistisch verschmutzt. Der Altschotterhaufen wird mit einem kleinen Stück Styrodor vorgeformt und mit Holzleim vorgestrichen. Nach dem Trocknen folgt feinster Sand, der mit Schotterkleber fixiert wird. Die Fässer als Beladung sind bei Modellbahn Kreativ (B-41111) erhältlich.

Der zweiachsige Niederbordwagen entstand auf Basis des Liliput-Modells L221722 (Es-Hochbordwagen der DR). Dessen Metall-Fahrgestell kam mir sehr entgegen, da kein Ballastgewicht den Wagenboden erhöht. Aus 0,3 mm dickem Messingblech fertigte ich den Boden passgenau an und befestigte diesen mit Senkkopfschrauben M 1,2 an den vier diagonalen Versteifungen. Das erleichtert die Lackierung, weil nichts abgedeckt werden muss. Mit Hilfe einer Lehre (Bild 7) ließen sich die selbst angefertigten Rungen am Messing-Bodenblech lagerichtig anlöten. Danach wurden die Seitenwände aus 2,0 x 0,5 mm-Holzleisten (www.architekturbedarf.de) auf einer Glasplatte mit Holzleim zusammengeklebt. Nach dem Trocknen längte ich sie ab und fixierte sie mit Sekundenkleber innen an den Rungen. Die Ecken der Bordwände wurden mit L-Profil versteift. Nun konnten die Holzbohlen (Material wie oben genannt) für den Wagenboden verlegt werden. An den beiden Wagenenden, wo die Senkschrauben liegen, passte ich die Bohlen zwar ein, verklebte sie aber noch nicht. Das geschah erst zum Schluss, als alles fertig montiert war. Wichtig ist die Nachbildung eines Übergangsbleches, welches dem Lader die Fahrt auf den Samms ermöglicht. Es entsteht aus einem leicht gebogenen Stück 0,2-mm-Messingblech. Zum Schluss folgt das Aufbringen von kräftigen Betriebsspuren mit Wash, Pulver- und Wasserfarben. Beide Zweiachser sind mit einer starren Kuppelstange (Märklin 313790, BRAWA 2250) verbunden. □ *Rainer Albrecht*



Alle Wagenmodelle wurden, passend zu den harten Arbeitseinsätzen, vergleichsweise kräftig gealtert.



Während der Fahrt zum Einsatzort ist der T 172 auf dem kurzen Zweiachser verladen. Nun beginnt der Einsatz, der Maschinist...



... besteigt der Lader, um anschließend über die Übergangsbleche auf den Samms zu rollen. Dort wartet schon ein Schotterberg.

© Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola

# *Doppelte Unterstützung –*
## *wenn Vorbild und Modell Menschen in Not helfen!*

Das Vorbild, ein Vectron® von DB Cargo, wurde anlässlich der Errichtung der Schienenbrücke zum Transport von Hilfsgütern in die Kriegsgebiete in der Ukraine mit einer besonderen Beschriftung versehen:

**Schienenbrücke Ukraine - #WeStandWithUkraine.**

Wie auch das Original soll das Modell Menschen in Not helfen. Daher werden vom Verkauf jeder Lok 100€ an die Deutsche Bahn Stiftung gespendet, um die vor dem Krieg flüchtenden Menschen zu unterstützen und gezielt Hilfe zu leisten.

Das streng limitierte Modell wird ausschließlich in der vorbestellten Anzahl **(Bestellschluss: 31.05.2022)** produziert, nicht jedoch mehr als 1500 Lokomotiven über alle technischen Varianten.

Auslieferung vsl. ab Q4/2022.




Modell von L.S.Models

**Technische Ausführungen des H0-Modells**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **96101 DC** | Gleichstrom | Analog | 299,90€ |
| **96101 DCS** | Gleichstrom | Digital + Sound | 424,90€ |
| **96101 AC** | Wechselstrom | Digital | 329,90€ |
| **96101 ACS** | Wechselstrom | Digital + Sound | 439,90€ |




***Highlights des Modells***

- *detaillierte Führerstandsinneneinrichtung*
- *korrekte Dachausrüstung, verschiedene Stromabnehmer*
- *5-poliger, laufruhiger Motor mit Schwungmasse*

Erhältlich beim Bahnshop und bei Menzels Lokschuppen in Düsseldorf
www.bahnshop.de · www.menzels-lokschuppen.de




Cargo

# Jede Lok zählt!




Menzels Lokschuppen & Töff-Töff GmbH
Friedrichstraße 6, 40217 Düsseldorf

Die den allermeisten Eisenbahnfreunden gut bekannte Silhouette der DR-Standard-E-Lok wurde trefflich umgesetzt.

Überraschung: Arnold liefert das N-Modell der ersten E 11 der DDR-Reichsbahn aus, die sich in einigen Details von den Nachfolgemaschinen unterscheidet.

# Baureihen-Erste




Sehr gut wirkende Drehgestellblenden vor den Baureihen-typischen Speichenrädern sowie fein gravierte Lüftungsgitter mit waagrechten Lamellen zeichnen die N-Miniatur aus.

Man muss schon etwas die Annalen bemühen, um die erste Veröffentlichung zu dieser Arnold-Formneuheit aufzuspüren. Vor sechs Jahren, 2016, kündigte man (unter anderen Artikelnummern) zwei Varianten der DR-E 11 an, darunter eine rote Vorserien-Maschine. Ein Jahr zuvor waren schon vier Varianten der äußerlich Bauart-gleichen E 42 sowie eine blaue E 11 der S-Bahn Leipzig als Neuheiten bekanntgegeben worden. Nun erreichte uns überraschend das Modell der 211 001.

Im Jahr 1961 wurden die beiden vom Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" in Hennigsdorf entwickelten Vorserien-Maschinen der DR-Schnell-




Eine schöne Ergänzung des N-Sortiments nach DR-Vorbild: Die Arnold-Lok zeigt viele vom bekannten Brawa-Modell abweichende Details.

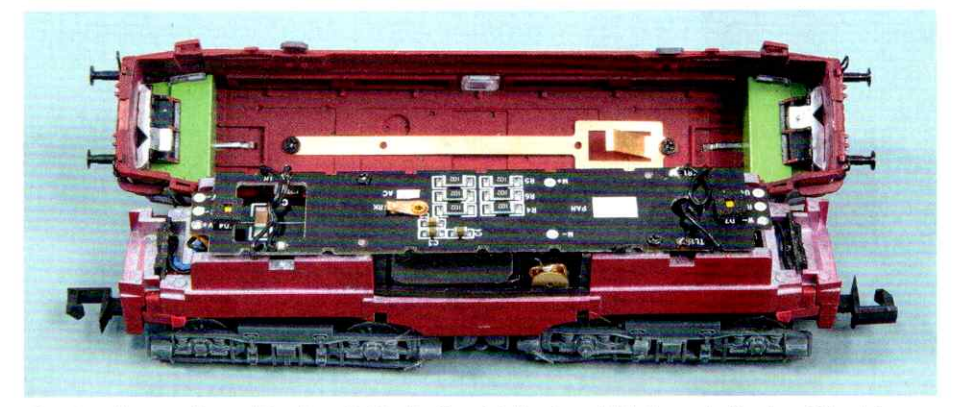
zug-Baureihe E11 vorgestellt. Sie unterschieden sich durch vier Doppellüftungsgitter mit waagrechten Lamellen von den später ausgelieferten, insgesamt 95 Loks dieser Baureihe. Wie alle Exemplare der ersten Bauserien zeichnen sie sich durch zwei Gehäuse-Sicken im Bereich des Rahmens aus. Die von Arnold in der Epoche-IV-Version nachgebildete 211 001 blieb im DB Museum erhalten.

Das Modell hinterlässt insgesamt einen hervorragenden Eindruck. Maße und Proportionen stimmen, zahlreiche Details werten das Modell auf. Die E-Kabel und Pfeifen an den Fronten sind als separate Teile angesetzt. Die dort ober- und unterhalb der Fenster vorhandenen Griffstangen sowie jene an den Führerstands-Aufstiegen sind angespritzt. Das ist im N-Maßstab legitim. Ein wenig plump wirken allein die

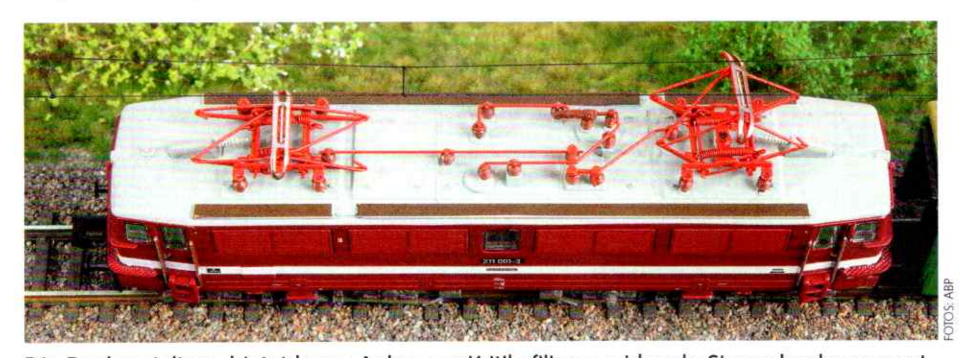
## Viele angesetzte Teile werten das Modell auf

Trittstufen unter den seitlichen Türen. Zurüstteile zur Pufferträgerdetaillierung liegen leider nicht bei. Die in Mittelgrau gehaltenen Drehgestelle zeigen, auch aufgrund der Farbgebung, jede Menge Details. Unterstützt wird die sehr gute Wirkung des Fahrwerks durch die feinen Speichenräder. Auch im Dachbereich gibt es kaum etwas zu bemängeln, allenfalls die braun eingefärbten Nachbildungen der Trittbretter zeigen zu wenig Struktur. Vorsicht ist beim Lösen der Stromabnehmer aus der Arretierung geboten: Die Schleifleisten sind empfindlich und können sich vom Trägerdraht lösen. Die Arnold-E 11 ist für den Oberleitungsbetrieb im Maßstab 1:160 vorgesehen. Der Umschalter liegt auf der Platine, an die allerdings nur mühsam heranzukommen ist, da sich das Gehäuse nur sehr schwer vom Chassis abheben lässt. Dann ist auch die Next18-Schnittstelle für die Digitalisierung erreichbar.

Auf dem Testkreis hinterließ die Lok ebenfalls einen guten Eindruck. Die Höchstgeschwindigkeit ist sehr angemessen und die Geräuschentwicklung fällt dabei moderat aus. Die Langsamfahreigenschaften lassen sich mit einem Impulsbreiten-Fahrregler noch optimieren. Etwas störend ist das zu gelblich wirkende Spitzenlicht. Das rote Schlusslicht tritt vorbildgerecht aus den oben liegenden Leuchten aus, lässt sich aber im Analogbetrieb nicht abschalten. □ *abp*



Als eine der wenigen aktuellen N-Neuheiten ist die Arnold-E11 noch für den Oberleitungsbetrieb vorgesehen, der Umschalter findet sich auf der Platine.




FOTOS: ABP

Die Dachgestaltung bietet kaum Anlass zur Kritik: filigran wirkende Stromabnehmer samt Nachbildungen der Antriebe, dünne Dachleitungen aus Draht, zierliche Isolatoren.

### STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold
- **Bestellnummer:** HN2523
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf alle Radsätze, zwei Haftreifen
- **Gewicht:** 59 Gramm
- $V_{min}$: 4,6 km/h bei 2,2 V
- $V_{max}$: 160 km/h bei 12 V
- **Beleuchtung:** Lichtwechsel weiß/rot
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 339 Euro (UVP)





Derzeit sind beide Vorbild-Bauserien des ETR 610 in fünf Versionen im Maßstab 1:160 lieferbar, sowohl als SBB- als auch FS-Fahrzeuge.

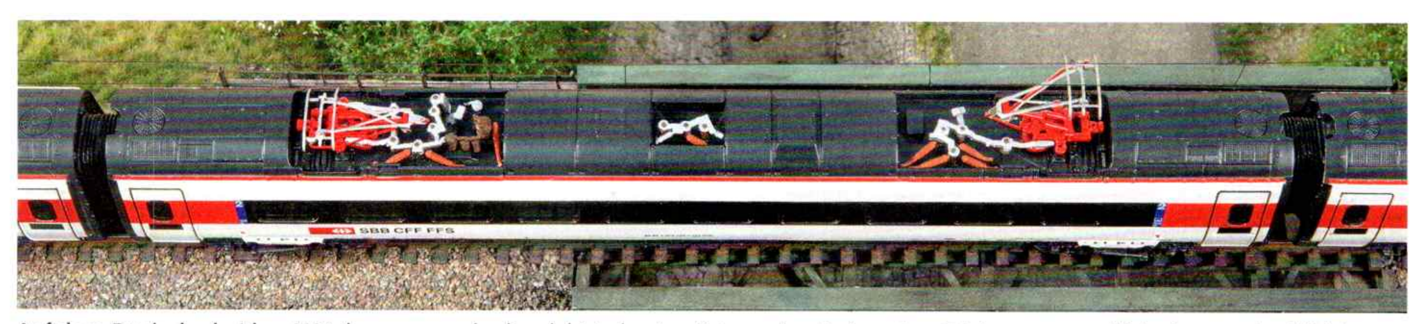
In der Schweiz nennt man ihn „Astoro" (Habicht), in Italien „Frecciargento" (Silberpfeil): Der Neigetechnik-Hochgeschwindigkeitszug ETR 610 erscheint als N-Modell von Arnold.

# Pfeilschneller Greifvogel

Um ihr Angebot an schnellen Verbindungen mittels Neigetechnik-Triebzügen ausbauen zu können, beauftragte die schweizerische Cisalpino zusammen mit der italienischen Staatsbahn FS den Hersteller Alstom Italia (zuvor Fiat Ferroviaria), eine Mehrsystem-Version des ETR 600 zu bauen. Seit 2007 ist diese Baureihe ETR 610 nun zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien unterwegs. Vor einigen Jahren wurde die zweite Serie an die SBB ausgeliefert, die dort als RABe 503 bezeichnet wird.

## Bogenschnell über die Alpen im RABe 503

Arnold hat diese neueste Generation der Pendolini jetzt in den Maßstab 1:160 übertragen. Die markante, vom italienischen Star-Designer Giorgio Giugiaro gestaltete Formensprache wurde dabei exzellent getroffen, sämtliche Gravuren erscheinen makellos. Die dunkel getönten Scheiben und die aerodynamisch verkleideten Scheinwerfer mit weißer LED-Beleuchtung sitzen bündig. Drehgestelle und Wagenböden sind sauber durchgestaltet, ebenso die Dächer der Mittelwagen mit ihren feingliedrigen Stromabnehmern und



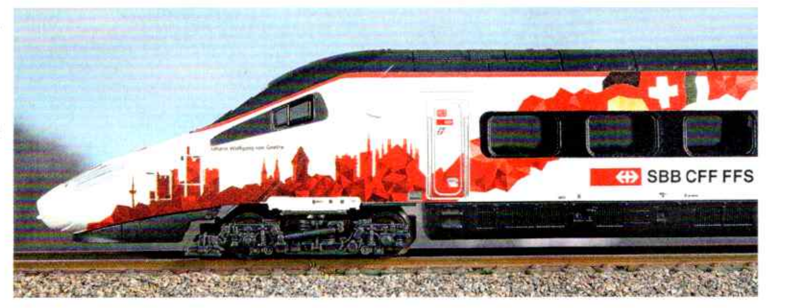
Auf dem Dach der beiden Mittelwagen wurde die elektrische Ausrüstung des Mehrsystem-Triebwagens vorbildgetreu nachgebildet.



Der „Astoro" RABe 503 022 wurde 2017 an die SBB ausgeliefert. Neben dem Taufnamen „Johann Wolfgang von Goethe" erhielt er eine Sonderbeklebung mit den Stadtsilhouetten von Frankfurt am Main und Mailand, den jeweiligen Zielpunkten des EuroCity-Express (ECE).




Die Faltenbalge an den Wagenübergängen sind etwas weit auseinander gestreckt, damit enge Bögen gemeistert werden.




Die Gravur der typischen langen Schnauze des ETR 610 ist sehr gut ausgefallen. Auch die Bedruckung weiß zu gefallen.

## STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold
- **Bestellnummer:** HN 2472
- **Vorbild:** Alstom ETR 610 als RABe 503 der SBB (2. Bauserie)
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf vier Radsätze eines Endwagens
- **Gewicht:** 80 Gramm (Antriebswagen)
- **$V_{min}$:** 4,4 km/h bei 2,2 V
- **$V_{max}$:** 453 km/h bei 12 V
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (weiß/rot)
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 329 Euro (UVP)

der Mehrsystem-Dachausrüstung. Alle Waggons besitzen eine Inneneinrichtung. Sie sind untereinander durch Steckkupplungen verbunden. Ergänzungssets zur Bildung von vorbildgerecht jeweils siebenteiligen Zügen sind angekündigt.

Der Antrieb entspricht bekannten Konzepten: Ein kleiner fünfpoliger, zur Hälfte in der Bodenwanne liegender Motor mit schräg genutetem Anker und Schwungmasse treibt mittels Kardanwelle beide Drehgestelle eines mit zwei Haftreifen versehenen Endwagens an. Auf eine im Modell funktionsfähige Neigetechnik wurde verzichtet. Beim Betrachten des Modellzuges bei sehr geräuschvoller Höchstgeschwindigkeit würde man sich eine solche wünschen, denn die umgerechnet über 450 km/h wirken in engen Kurven beängstigend. Die Wagenkästen lassen sich durch Abspreizen der stabilen Kunststoffgehäuse vom Rahmen nur mühsam abheben. Zur Digitalisierung ist eine Next18-Schnittstelle vorhanden. ☐ *ba/abp*




FOTOS: ABP

Das Innere ist durchdacht: Die Platine mit der Next18-Schnittstelle nach NEM 662 sitzt über der teilweise blau eingefärbten Einrichtung.



Nicht mehr wegzudenken auf europäischen Schienen: Das Vectron-Modell war auch in Z überfällig.

Ein Vectron muss sein. Auch im Maßstab 1:220 wäre das Sortiment ansonsten unvollständig und viele schöne Varianten blieben unberücksichtigt.

# Mehrsystem ganz klein

Die Abbildung oben ist etwas irreführend, denn man denkt zunächst an ein N-Modell. Der Vectron misst in Baugröße Z gerade einmal 86 Millimeter über die Puffer. Märklin kündigte die komplette Neukonstruktion im Neuheiten-Prospekt 2020 an, nun ist die Miniatur der inzwischen allgegenwärtigen Mehrsystemlok im Maßstab 1:220 erhältlich. Die Göppinger wählten eine DB AG-Ausführung als Vorbild. Das Abnahmedatum von 193 304 ist trotz der Winzigkeit unter der Lupe lesbar: „11.12.17" – die Lok ist im fabrikneuen Zustand dargestellt. Doch nicht nur die mehrfarbige Bedruckung der aktuellen Märklin-Z-Modelle ist beeindruckend, auch die vorbildgetreue Wirkung des Gehäuses und des Fahrgestells. Die Lokfronten mit sauber eingesetz-



## Moderne Europa-Lok im Kleinstformat

ten Fenstern und Lampen wirken absolut vorbildgerecht. Dort hat man auf freistehende Griffstangen verzichtet, nicht aber an den Aufstiegen zu den Führerräumen. Die dünnen Drähte sind ein schöner Hingucker, sie zeigen, was in Z möglich ist. Auch die Drehgestellblenden und die Detaillierung unterhalb des Rahmens hinterlassen einen tollen Eindruck. Allein die fest an den Drehgestellen montierte Z-Kupplung relativiert die vorbildgerechte Wirkung des Fahrwerks. Eine kulissengeführte Kurzkupplung ist in Z noch nicht Stand der Technik. Die Fahreigenschaften sind dank Glockenankermotor sehr ausgeglichen, mit einem Heißwolf-Fahrregler werden sie nahezu perfekt.

Am eigenen Pflichtenheft gescheitert ist man wohl bei der Dachausrüstung, die eigentlich bestens gelungen ist, sieht man von den vier Stromabnehmern ab. Diese müssen voll funktionsfähig sein und unter der Z-Oberleitung zuverlässig funktionieren. Das bedingt Schleifstücke, die für die Spur N maßstäblich wären. Der Wunsch nach filigranen Stromabnehmern wurde schon von vielen Z-Freunden geäußert, vielleicht lässt er sich doch einmal realisieren. ☐ *abp*



Das unverkennbare, freundliche Vectron-Gesicht ist perfekt getroffen.



FOTOS: ABP

Bei der Ausrüstung mit vier funktionsfähigen Stromabnehmern stößt man an die Grenzen.

### STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 88231
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/ Metall
- **Antrieb:** Vom Glockenankermotor auf alle Radsätze, keine Haftreifen
- **Gewicht:** 31 Gramm
- **$V_{min}$:** 15 km/h bei 1,5 V
- **$V_{max}$:** 197 km/h bei 10 V
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 245 Euro (UVP)












Sie haben Spaß an Hobbythemen und eine große Leidenschaft für Modellbau, Eisenbahnen, historische Fahrzeuge, Flugzeuge und Schiffe und möchten in unserem dynamischen und traditionsreichen Verlagshaus mitarbeiten? Dann bewerben Sie sich!

Wir suchen in München für den GeraMond Verlag einen organisations- und konzeptionsstarken

## Programmleiter* für Technik und Verkehr

**Ihre Aufgaben:**

- Weiterentwicklung des Buchprogramms, insbesondere Stärkung der Kernkompetenz-Themen des GeraMond Verlags
- Inhaltliche Entwicklung neuer Produkte
- Ausbau des Netzwerks aus Autoren, Fotografen, Agenturen und Lizenzgebern
- Enge Zusammenarbeit mit den Verlagsabteilungen Buchprogramm, Publishing und Digital Publishing
- Führung des Programm-Teams
- Budget-, Umsatz- und Personalverantwortung

Wenn Sie sich gern dieser herausfordernden Aufgabe stellen möchten und Sie sich im Anforderungsprofil des Programmleiters* GeraMond wiederfinden, dann freuen wir uns, Sie kennen zu lernen.

Ihre Unterlagen (max. 10 MB) senden Sie bitte an:
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH
Personalabteilung | E-Mail: bewerbung@verlagshaus.de

*Uns sind Menschen jeden Geschlechts willkommen.










# WORMSER AUKTIONSHAUS

seit 1985®

## Auktionen 16 x im Jahr

### Einlieferungen werden gerne jederzeit entgegengenommen









WORMSER **SPIELZEUG-AUKTION**

WORMSER **MILITARIA-AUKTION**

WORMSER **KUNST-AUKTION**

WORMSER **NUMISMATIK-AUKTION**

**Wormser Auktionshaus • Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH**

Weinbrennerstraße 20 • 67551 Worms-Pfeddersheim

Tel. 06247 90460 • Fax 06247 904629 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

**www.wormser-auktionshaus.de**




Zeigt die Spuren des rauhen Betriebs um 1970: Neubau-Tenderlok 065 001 des Bw Darmstadt.

Das bekannte Göppinger H0-Modell der DB-Baureihe 65 erscheint nun als werksseitig gealterte, digitale Gleichstrom-Soundlokomotive auch bei Trix.

# So ein Schmuddeldampfer

Das dürfte sich vor gut 50 Jahren so mancher Reisende gedacht haben, als am örtlichen Bahnsteig eine der letzten DB-Dampflokomotiven vorfuhr: Die meisten Maschinen wirkten mehr als ungepflegt und waren oft nur noch ein Schatten ihrer früheren Schönheit. Warum auch noch pflegen, was eh in absehbarer Zeit auf den Schrott wandert? Im Modell dagegen überzeugen kunstvoll gealterte Dampfloks mit ihrem authentischen Erscheinungsbild besonders. In Göppingen ist es daher üblich geworden, beliebte Modelle auch mit Patinierung anzubieten. Aktuell erschien die Baureihe 65 mit sehr gut wirkendem werksseitigen Weathering. Unter der Art.-Nr. 23389 ist zudem ein gealtertes Reisezugwagenset erhältlich, das aus vier DB-Umbaudreiachsern und einem vierachsigen Eilzug-Steuerwagen besteht. Diese Waggons tragen sämtlich EDV-Beschriftungen und sollen wie die Lok den Betriebszustand um 1970 wiedergeben. Das Pikante daran: Zu diesem Zeitpunkt waren die Wendezugeinsätze der Baureihe 65 längst beendet. □ *ba*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Detaillierung; Beschriftung; Fahreigenschaften; Licht - und Soundfunktionen; Weathering*

**KONTRA:** *In Verbindung mit Wagen-Set 23389 nicht authentisch*

**BESTELLNR.:** *22664*

**PREIS:** *449 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

Als Minitrix-Clubmodell des Jahres 2021 wurde nun eine bemerkenswerte Variante der Baureihe 44 ausgeliefert – ausgestattet mit Wannentender.

# Jumbo mit Wanne

Einige Loks der Baureihe 44 erhielten einen speziell für diese Baureihe konstruierten Wannentender 2'2'T34, der sich durch ein erkennbar größeres Volumen und einen längeren Kohlenaufsatz von dem für die Baureihe 52 konstruierten Wannentender unterschied. Nachweislich war aber 44 1143 zeitweise mit einem solchen kleineren Tender gekuppelt. Diese Version setzte Minitrix mit dem Club-Modell des letzten Jahres um. Das immer noch sehr schöne Modell der 44 überzeugt mit perfektem Finish in Mattschwarz und feiner Detaillierung. Die digitalen Funktionen wie die Triebwerksbeleuchtung, das Feuerbüchsenflackern und die Führerstandsbeleuchtung werten die 44 zusätzlich auf. Auch der Drillingssound kann überzeugen. Dank Glockenankermotor sind die Fahreigenschaften vorzüglich. Lok und Tender bestehen überwiegend aus Metall. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; Fahreigenschaften; digitale Beleuchtungs- und Soundeffekte*

**KONTRA:** *Lok-Tender-Verbindung*

**BESTELLNR:** *16441*

**PREIS:** *449 Euro*

**URTEILE:**

Ein seltenes, aber vorbildgetreues Gespann: 44 1143 mit (kleinem) Wannentender 2'2'T30.



Die SBB-EW I-Wagen sind per se Klassiker. Der Epoche IV-Speisewagen sticht dabei noch heraus.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Detailllierung; Inneneinrichtung; Stromabnehmer; Lackierung und Bedruckung*

**KONTRA:** *Preis*

**BESTELLNR.:** *47261*

**PREIS:** *143,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

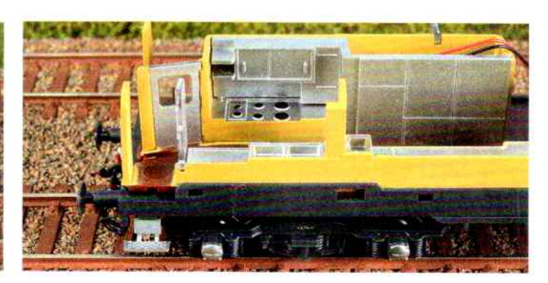
L.S. Model ist ja längst bekannt für außergewöhnliche Detaillierung und ebenso außergewöhnliche Preise. Neu ist ein SBB-EW I-Speisewagen in H0.

# H0-Sensation

Wenn er schließlich das Portemonnaie öffnet und die vielen Scheine auf dem Tresen des Modellbahnhändlers liegen, dann darf der H0-Bahner zumindest mit dem wohligen Gefühl nach Hause gehen, ein außergewöhnlich schönes Modell in den Händen zu halten. Rund 140 Euro für einen Wagen, der keinerlei elektronische Zusatzausrüstung besitzt, sind eine Hausnummer. Aber dieser SBB-Speisewagen besticht dafür mit einer selten gesehenen Detaillierung: Auf dem Dach sitzt ein filigraner schmaler SBB-Scherenstromabnehmer. Die Faltenbalgübergänge und die Übergangstüren hat man in H0 noch nicht besser gesehen. Die Drehgestellblenden mit den verchromten Achslagerdeckeln sind eine Augenweide. Selbstverständlich besitzt der Waggon eine vorbildgerechte Inneneinrichtung und vor allem die Küche ist sensationell nachgebildet. Die Frage, ob das nötig oder Spinnerei für Freaks ist, muss jeder für sich selbst entscheiden. Es gibt keinen Kaufzwang. Ich gestehe, ich bin leider empfänglich für derartige Details. Das ist verrückt, weil ich weiß, dass dies die Modelle immer unerschwinglicher macht.

Wer sich etwas Besonderes gönnen möchte, ist mit diesem Modell allerdings bestens beraten. □ *al*

Stromabnehmer, Einstieg – alles perfekt.



Geht's noch besser? Die Küche im Maßstab 1:87.

**UNSERE BEWERTUNG**

| | |
|---|---|
| 5 Schluss-Signale: | super |
| 4 Schluss-Signale: | sehr gut |
| 3 Schluss-Signale: | gut |
| 2 Schluss-Signale: | befriedigend |
| 1 Schluss-Signal: | noch brauchbar |

Der H0-„Fargo Power Wagon" von Busch ist beim Vorbild ein eher umständliches Zwei-Wege-Fahrzeug, aber als Modell sehr niedlich.



„Und wer wechselt jetzt die Reifen?" „Nö, Chef. Nicht schon wieder."

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Interessantes US-Bahndienstfahrzeug; Proportionen; Verarbeitung*

**KONTRA:** *Gravuren; leichte plastikhafte Anmutung; Scheinwerfer*

**BESTELLNRN.:** *44008*

**PREISE:** *15,99 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

# Schienen-Pick-Up

Nachdem der US-Hersteller Chrysler den Lkw-Hersteller Fargo Anfang der 1920er-Jahre übernahm, blieb nur mehr der Markenname erhalten. Während in den USA Lieferwagen unter der Marke Dodge angeboten wurden, versuchte man sie im Export unter der Marke „Fargo" abzusetzen. Das Vorbild des „Fargo Power Wagon" von Busch ist demnach ein „Dodge Power Wagon" aus den 50er-Jahren.

Der Power Wagon in H0 ist für den Schieneneinsatz vorbereitet: Die Reifen für den alternativen Straßenverkehr befinden sich auf der Ladefläche und müssten umständlich montiert werden. Das Modell ist ordentlich detailliert. Manche Struktur könnte etwas besser herausgearbeitet sein. Das langweilige Taubengrau schadet dem Modell. □ *al*

Den Culemeyer-Verkehr der Epoche IV bei der Deutschen Bundesbahn übernimmt auf den H0-Straßen nun die FAUN-Zugmaschine vom Typ F 610-36 von Wiking.

# Faun'scher Straßenroller

Als Ersatz für die inzwischen veralteten Kälble-Zugmaschinen erwarb die DB ab 1965 bei den Fahrzeugwerken Ansbach und Nürnberg (FAUN) Schwerlast-Lkws vom Typ F610-36. Diese fielen durch ihre lange Motorhaube und den großen Überhang auf. Bis 1977 wurden zwölf Fahrzeuge an die Bundesbahn geliefert, die alle über einen luftgekühlten Zehnzylindermotor von Deutz verfügten, der eine Leistung von 250 PS abgab. Die 16 Tonnen schweren Zugmaschinen durften 80 Tonnen Last schleppen. Wiking hat den F610-36 im kieselgrauen Erscheinungsbild der 70er-Jahre als H0-Modell nachgebildet. Das Modell ist hervorragend beschriftet, in einigen Details wie etwa den Felgen, der Pritsche, den Scheiben und vor allem dem Culemeyer-Rollschemel jedoch vergleichsweise einfach gehalten. □ *ba*




Der FAUN F610-36 hat einen Exact-Train-Güterwagen im Schlepp, der nicht Teil des Lieferumfangs ist.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Proportionen; Farbgebung; Beschriftung*

**KONTRA:** *Teils vereinfachte Details; der Culemeyer ist weiterhin das altbekannte Wiking-Basismodell*

**BESTELLNR:** *049301*

**PREIS:** *27,99 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒

**› KOMPAKT**



## Busch/Espewe: IFA W50 LA Muldenkipper für H0

Der W50 wurde in über 70 Grundvarianten mit verschiedenen Aufbauten konzipiert. Neben dem Pritschenfahrzeug war die Kipper-Variante eine der am weitesten verbreiteten Versionen. Hergestellt wurde sie in Dessau beim Rationalisierungsbetrieb der öffentlichen Versorgungswirtschaft. Die Farbvariante in Grau mit rotem Fahrgestell entspricht einem Musterfahrzeug auf der Leipziger Messe. Das Espewe-Modell bürgt für hohe Vorbildtreue sowie für die detaillierte und saubere Modellausführung. Kippmulde und Heckklappe sind beweglich. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Neukonstruktion des Kippers; Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung*

**KONTRA:** *Anguss-Unsauberkeiten*

**BESTELLNUMMER:** *95267*

**PREIS:** *32,99 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒

**› KOMPAKT**



## PCX: VW Polo II für H0

Schon sein Vorgänger verkaufte sich blendend, nachdem ihn der Volkswagen-Konzern vom vergleichsweise luxuriösen Audi 50 zum einfachen VW Polo werden ließ. In den 80er-Jahren kam dann mit dem Polo II eine vollständige Neuentwicklung auf den Automobilmarkt, die für VW den Ruf als Anbieter schlichter Kleinwagen mit hohem Gebrauchswert festigte. PCX bringt nun einen Polo II des Modelljahres 1985 im Maßstab 1:87. Die hübsche Miniatur zeigt sich in sauberem hellroten Finish und überzeugt mit wohlgelungenen Proportionen. □ *ba*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Proportionen; Lackierung und Beschriftung*

**KONTRA:** *Scheiben relativ dick und nicht ganz bündig*

**BESTELLNUMMER:** *870332*

**PREISE:** *19,95 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒



Neu von PCX in H0: ein Granada Mk. I und ein Saab 99.

„So einen schicken Granada hätte ich auch gerne."

# Ikonen? Ja.

Der Hersteller PCX entwickelte sich inzwischen zum Experten für Youngtimer. Neu sind ein Ford Granada Coupé mit Vinyldach und ein Saab 99. Beide Modelle überzeugen mit einer grundsätzlich ansprechenden Detaillierung mit vielen Chromteilen, Inneneinrichtung, Rückspiegeln sowie guter Lackierung und Bedruckung. Kleine Schwächen findet man bei genauer Betrachtung: So ist etwa der Kühlergrill des Granada nicht sauber eingesetzt. □ *al*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Gravuren; Detaillierung; Felgen; Rückspiegel; Inneneinrichtung*

**KONTRA:** *Kleine Schwächen bei der Montage*

**BESTELLNRN:** *870338/870343*

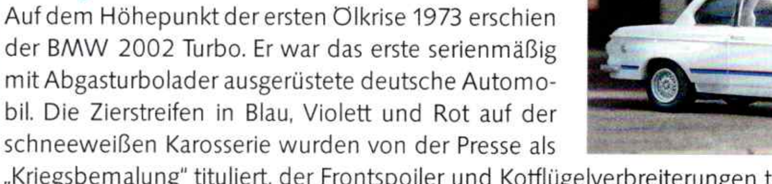
**PREISE:** *je 19,95 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

**› KOMPAKT**

## Wiking: BMW 2002 turbo für H0





Auf dem Höhepunkt der ersten Ölkrise 1973 erschien der BMW 2002 Turbo. Er war das erste serienmäßig mit Abgasturbolader ausgerüstete deutsche Automobil. Die Zierstreifen in Blau, Violett und Rot auf der schneeweißen Karosserie wurden von der Presse als „Kriegsbemalung" tituliert, der Frontspoiler und Kotflügelverbreiterungen trugen ihr Übriges zum eher aggressiven Auftreten des Bayern-Boliden bei. Heute ist der 2002 ein gesuchter Oldtimer. Wiking hat diesem Vorbild nun ein sehr ansehnliches Denkmal im Maßstab 1:87 gesetzt. □ *ba*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung; Fenstereinsätze; Inneneinrichtung; Felgen; Bedruckung*

**KONTRA:** -

**BESTELLNUMMER:** *018308*

**PREIS:** *16,99 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

**› KOMPAKT**

## Preiser: Home-Office für H0



Der vermeintlich anglo-amerikanische Begriff existiert, wie der des Handys, nur in Deutschland – es ist ein sogenannter Scheinanglizismus. Nichtsdestotrotz ist er in aller Munde, und es ranken sich tausenderlei kleinere und größere, verzweifelte, alltägliche oder lustige Geschichten um das Arbeiten zu Hause. Solche Motive greift man bei Preiser gerne auf – der Absatz des hosenlosen Chefs ist bestimmt gesichert. Fehlt nur noch die virtuelle Umgebung, mit der sich mancher bei Online-Besprechungen schmückt. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

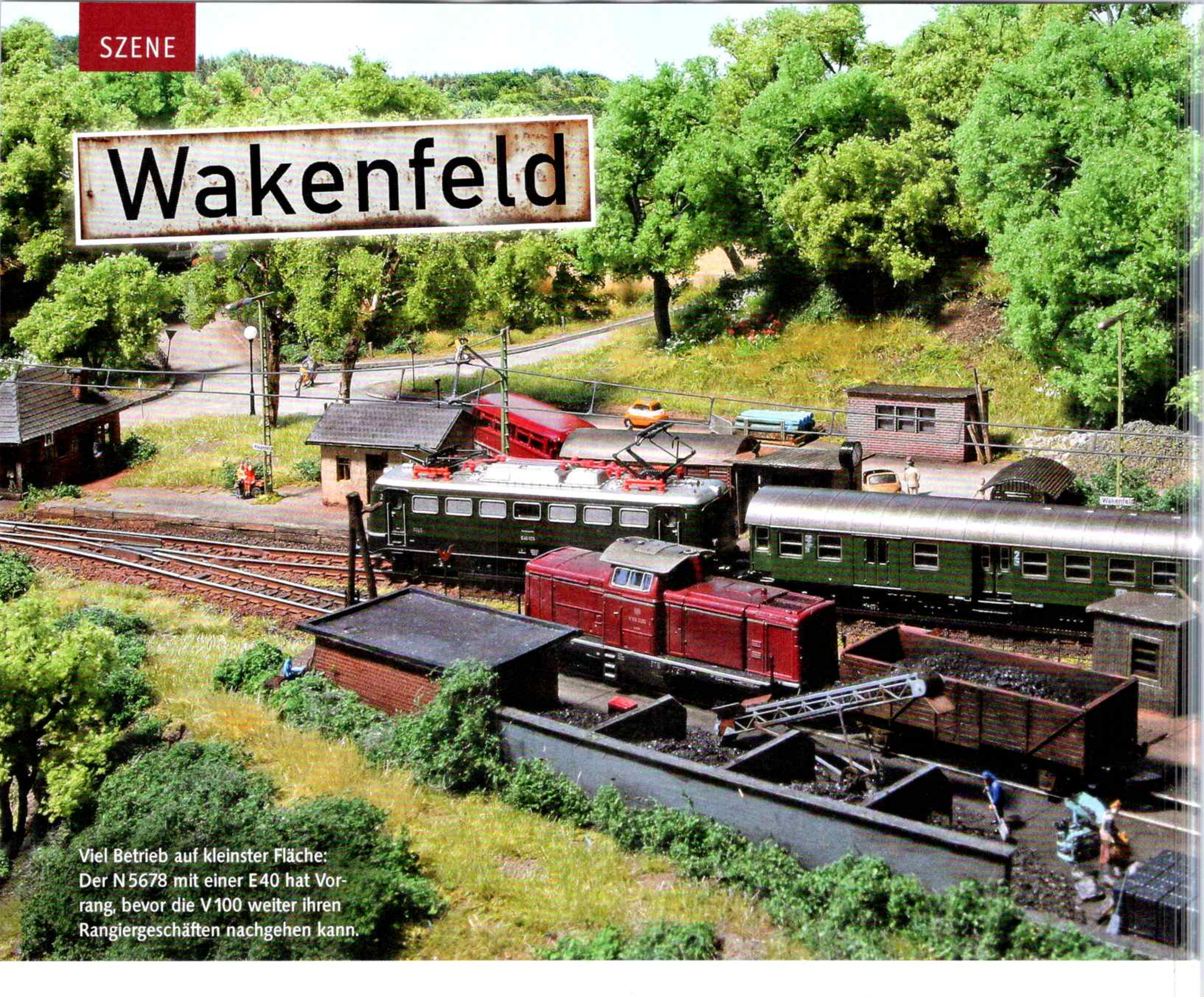
**PRO:** *Treffende Wahl eines allgegenwärtigen Themas; realistische Umsetzung*

**KONTRA:** *Winzige Unsauberkeiten*

**BESTELLNUMMER:** *28250*

**PREIS:** *5,95 Euro (UVP)*

**URTEILE:**




Viel Betrieb auf kleinster Fläche: Der N 5678 mit einer E 40 hat Vorrang, bevor die V 100 weiter ihren Rangiergeschäften nachgehen kann.

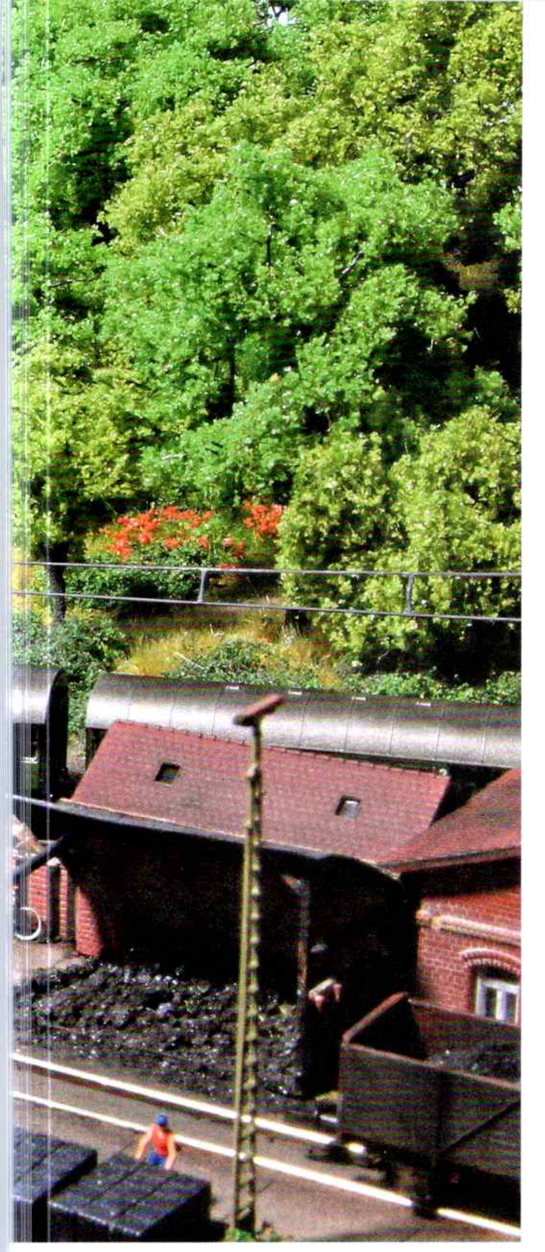
# Ein Showcase für Z

Einiges an Erfahrung mit Ausstellungsanlagen im Maßstab 1:220 kam zusammen, bevor Dirk Kuhlmann ein neues Konzept ersann, um kleine Anlagen und Dioramen ansprechend präsentieren zu können.

Als Autor geistere ich immer wieder und gerne mit Z-Anlagen durch den fachlichen Blätterwald. Doch in diesem Bericht geht es erstmals nicht um die verwendeten Materialien zur Landschaftsgestaltung. Dieses Thema wurde schon zu oft in den Fokus gestellt. Stattdessen will ich die Gedankenspielerei während der Umsetzung einer Idee schildern. Am Ende möchte doch jeder Modellbahner seine einzigartige Eisenbahn vorweisen, doch die Wege dorthin können lang und schwierig sein, oder es sind merkwürdige Begebenheiten und Zufälle nötig, bis eine neue Anlage Realität wird.

Auch der große Trommelwirbel zum 50. Geburtstag der Märklin-Mini Club wird hier (noch) nicht zu hören sein. Anhand der Bilder lässt sich aber erkennen, welche Möglichkeiten sich einem Z-Bahner heute eröffnen, ganz im Gegensatz zum Start der Spur Z im Jahr 1972.

Bei mir im Keller liegen gut verpackt einige fertige Dioramen mit der Spurweite 6,5 Millimeter, meist für Fotoarbeiten oder als Vorstudien für größere Exponate. Man kennt das: Es sammelt sich was an und kann auch mal in Vergessenheit geraten. Eine schnell aufgebaute Ringstrecke verspricht zwar kurzfristigen Fahrspaß auf einem Diorama, meiner Ansicht nach fehlt



aber die Atmosphäre drumherum. Erst eine gute Ausleuchtung und eine Hintergrundkulisse geben so manchem Stück Modellbahn ein Gesicht.

Im besagten Keller kam dann die Eingebung: Ich hatte vor einiger Zeit ein winziges Exponat namens „Strandgatan" fertiggestellt. Dabei ist nur ein kleiner Teil gestaltet und sichtbar, wohingegen die Ringstrecke, in einem Kasten untergebracht, regelrecht unsichtbar bleibt. Das komplette Ensemble ist rasch für Ausstellungen aufgebaut und einsatzbereit. Helles Licht, eine Kulisse und die farbliche Abstimmung des Guckkastens vervollständigten das Bild. Die Idee ließ sich noch ausbauen.

Erste Skizzen für eine Weiterentwicklung dieses Prinzipes folgten umgehend. Dabei sollte der gestaltete Bereich mit wenigen Handgriffen zu entfernen oder auszutauschen sein – und zwar komplett samt der Kulisse. Die Ausleuchtung dagegen













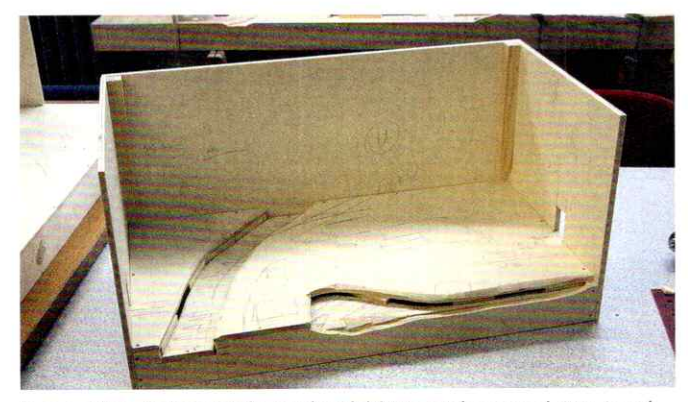
Stück für Stück entsteht die Kombination von Schaukasten und einschiebbarem Schaustück. Das ist schon im Rohbau gut zu verfolgen.



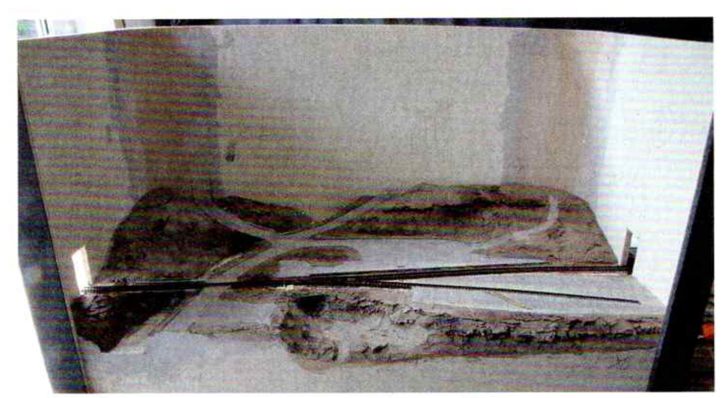
Nach dem Anstrich werden zwei handelsübliche LED-Unterbauleuchten angebracht, die genug Licht spenden. Die Anordnung ist so gewählt, dass kein Schattenwurf auf der Hintergrundkulisse entsteht.



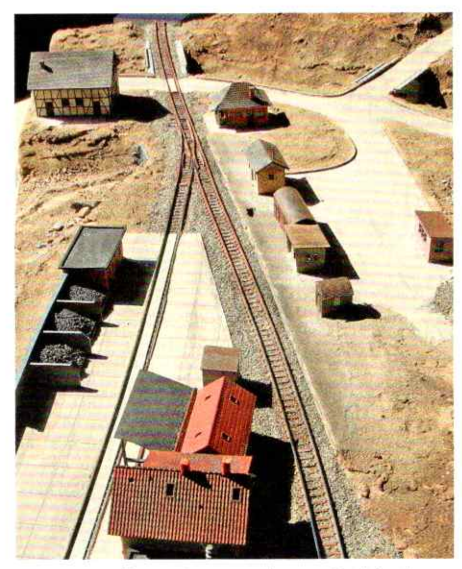
Im rückwärtigen, fast vollständig verdeckten Schattenbahnhof sind genügend Abstellgleise vorhanden, die einen abwechslungsreichen Zugbetrieb auf Ausstellungen ermöglichen.



Das spätere Schaustück „Wakenfeld“ im Rohzustand. Die Landschaft ist skizziert. Gut zu erkennen ist das künftige Flussbett.



Hier zeigt sich die Landschaft bereits fertig modelliert. Wichtig für die gute Wirkung der Kulisse sind die Rundungen in beiden Ecken.



Nun vervollständigen mehrere Gebäude das Schaustück, zumeist durch Kitbashing oder als Eigenbauten entstanden.

sollte fest verbaut im Schaukasten verbleiben. An der Rückseite sollte eine 25-polige Sub-D-Buchse vorhanden sein, an der die externen Digtalkomponenten angeschlossen werden können – oder wahlweise auch nur ein klassischer Modellbahntrafo nebst dem kleinem analogen Stellpult. Eine universelle Lösung war gefragt, damit auch die teuren Kleinserien-Lokomotiven ohne Decoder einen würdigen Auslauf fänden.

## Ein Schaukasten und mehrere Schaustücke in Z

Im ersten Schritt der Umsetzung legte ich in ganz klassischer Art und Weise das Schienenmaterial auf einem großen Bogen Papier aus. Daraus resultierten meine Eckdaten: Die Schaustücke würden eine Größe von 66 mal 36 Zentimetern aufweisen. Im Maßstab 1:220 ist auf dieser Fläche schon einiges umsetzbar.

Die ersten richtigen Zeichnungen zogen sich nun einige Tage hin und mündeten schließlich in einen Säge-Plan für den Schreiner meines Vertrauens. Nach der Abholung des Zuschnitts ging es gleich an die Kennzeichnung der Einzelteile, um ein Suchspiel beim späteren Zusammenbau zu vermeiden. Als Holz verwendete ich 10-Millimeter-Pappelsperrholz. Das ist so leicht, dass sich der komplette Kasten samt Ringstrecke und Schattenbahnhof mit den Außenmaßen 120 mal 60 Zentimeter von einer Person tragen lässt. Solche kleineren Faktoren außerhalb des Modellbaus fallen immer stärker ins Gewicht. Wer in seinem langen Leben schon mehrere Anlagen erbaut hat, weiß, um was es geht.

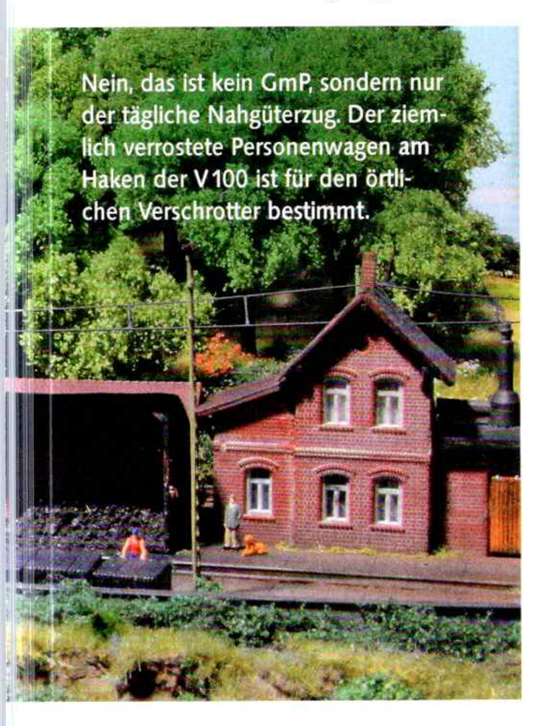


Ein mit sieben Mann vollbesetzter Klv 20 rauscht mit hoher Geschwindigkeit durch den Bahnhof, irgendwo muss ein Problem sein.

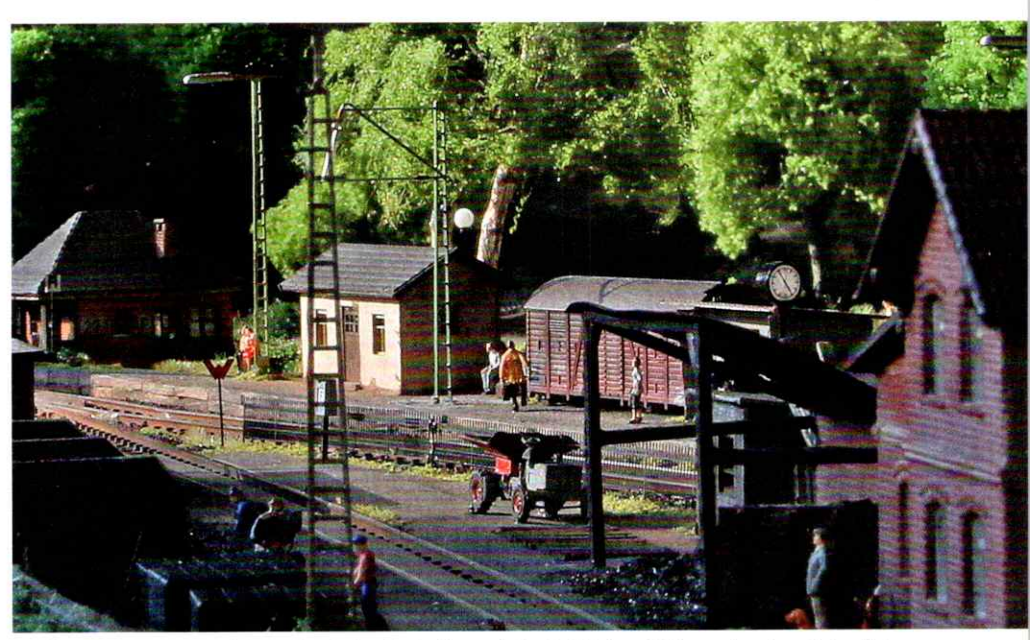
Just zu diesem Zeitpunkt warf der zweite Corona-Lockdown meine Pläne über den Haufen. Ich räumte das Werkzimmer für das Home-Office meiner Frau, konnte aber glücklicherweise in den Clubräumen der „FdE Burscheid" weiterarbeiten. Dort war sogar mehr Platz, und die Holzarbeiten für den Zusammenbau des Kastens und zweier künftiger Schaustücke kamen gut voran. Wieder einmal hatte die Schreinerei Lutz ganze Arbeit geleistet, alles passte bis auf den Millimeter. Sorgfältig verschraubt und verleimt standen die Rohkästen nach einigen Tagen für die Schleifarbeiten bereit. Zuvor waren sämtliche Unebenheiten und Schraubenlöcher verspachtelt worden.

Einen wichtigen Schritt vor dem Zusammenbau durfte ich dabei nicht vergessen: Mit einem 25-mm-Forstnerbohrer wurden die späteren Kabeldurchlässe angefertigt. Danach konnte der Zusammenbau endlich abgeschlossen werden. Mit diversen Metallwinkeln, Holzleim, Spax-Schrauben (2,5 x 16) und einem Akku-Schrauber ging ich ans Werk. Man sollte sich dazu genügend Zeit nehmen, damit der rechte Winkel auch überall gewährleistet ist.

Es folgten die ersten Zusammenstellungen der Komponenten, um eventuelle Korrekturen ausführen zu können. Vorab hatte ich mich schon entschlossen, die Seitenwände der Kulisse aus nur acht Millimeter dickem Holz anzufertigen. Beim späteren Ausstellungsbetrieb mit wechselndem Raumklima lässt sich ein Schaustück dadurch immer sicher in die Aussparung des



Nein, das ist kein GmP, sondern nur der tägliche Nahgüterzug. Der ziemlich verrostete Personenwagen am Haken der V 100 ist für den örtlichen Verschrotter bestimmt.



Ein letzter Sonnenstrahl streift einige Details und die in Wakenfeld wartenden Fahrgäste. Der nächste Zug wird erst mit anbrechender Dunkelheit hier eintreffen.



Der künstlich gealterte Echtholzdeckel gibt dem Ganzen eine besondere Note – eine willkommene Abstellfläche für Getränke?



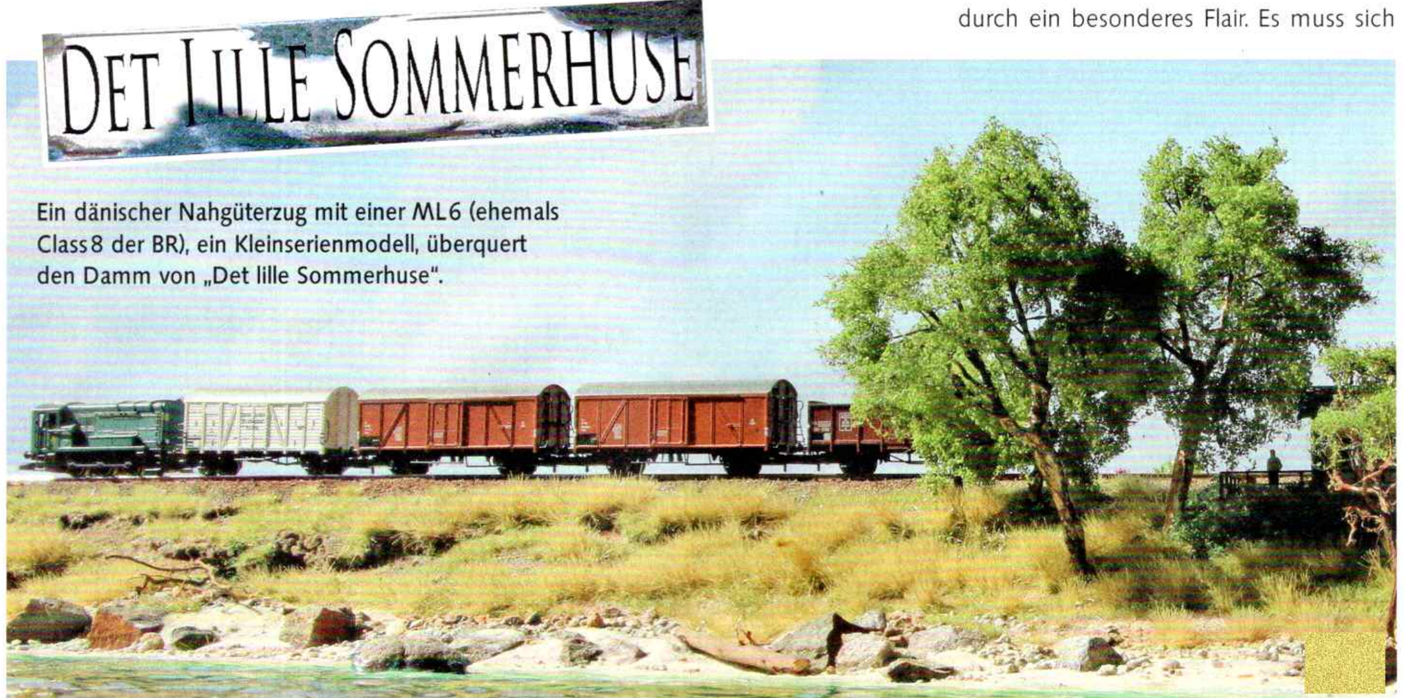
Der Grundaufbau von „Det lille Sommerhuse". Außer dem Bahndamm mit viel Wasser drumherum ist hier sonst ... nichts.

Guckkastens einschieben. Jeweils zwei Millimeter Luft zu beiden Seiten machen eine Menge aus und bringen mir Sicherheit. Die Hohlräume können bei Bedarf mit dünnen Brettchen gefüllt werden. Entgegen einer ursprünglichen Planung nach dem Schubladen-Prinzip werden die Schaustücke jetzt von insgesamt sechs Schlossschrauben gehalten. Die Bohrungen sind etwas größer ausgeführt, damit eine Feinjustierung möglich bleibt.

Es folgte die mehrfache dunkle Lackierung des Schaukastens, meines Showcase. Zeitgenössische Ausstellungsanlagen überzeugen immer mehr auch durch ein wohltuendes Gesamtbild. In meinem Fall erhielt der Kasten statt eines einfachen Deckels eine Echtholzoberfläche, einschließlich einer ansprechenden Alterung. So gestaltet hätte das gute Stück auch eine Chance, später einmal im Wohnraum zu stehen, ohne das Veto der Ehefrau.

In den nächsten Schritten folgten die Verklebung einer Korkplatte als Unterlage und schließlich die Gleisverlegung. Die anschließenden Testfahrten konnte ich zügig abschließen. Ein wichtiger Hinweis noch: Bei der Installation der Elektrik ist dringend zur Unfallverhütung darauf zu achten, dass die 230-V-Komponenten für die Kastenbeleuchtung mit möglichst großem Abstand zu den Bauteilen und Leitungen für die Modellbahn-Stromversorgung verlaufen.

Jetzt, mit Abschluss der Arbeiten am Schaukasten, zeigte sich der Vorteil dieser Konzeption. Immer noch im Lockdown, konnte ich nun zu Hause am Küchentisch die räumlich überschaubaren, modellbauerisch gestalteten Teile in Angriff nehmen. Mit „Wakenfeld" sollte ein Stück Eisenbahn im Sauerland/Rothaargebirge gezeigt werden. Ein kleiner Bahnhof und eine vorgelagerte Kohlenhandlung reichten als Themen aus. Das andere Schaustück bekam den Namen „Det lille Sommerhuse". Es zeigt einen Bahndamm, gänzlich von Wasser umgeben, nur akzentuiert durch das Gebäude eines ehemaligen Postens. Das Thema ist dort die Ruhe selbst, einschließlich des freien Blicks zum Horizont – wie im Urlaub an der See. Willkommen in Dänemark! Feine und moderne Modellbahnanlagen kommen eher mit wenigen Themen aus, lassen damit einen Betrachtungsfreiraum für den Zuschauer zu und haben dadurch ein besonderes Flair. Es muss sich

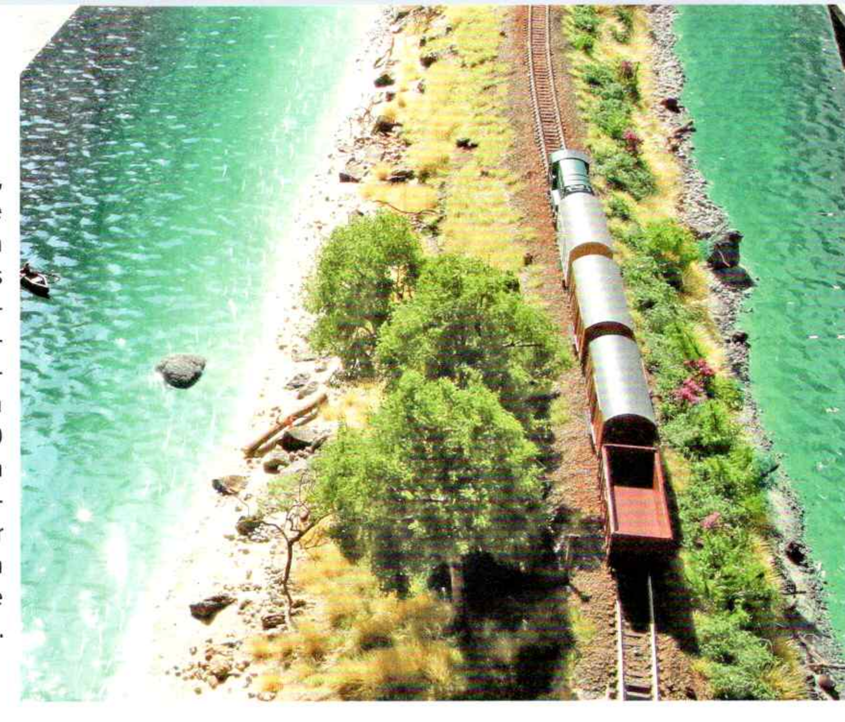


# Det lille Sommerhuse

Ein dänischer Nahgüterzug mit einer ML6 (ehemals Class 8 der BR), ein Kleinserienmodell, überquert den Damm von „Det lille Sommerhuse".

nicht alles bewegen. Nebenbei sei gesagt, dass die Strecken auf solch kleinen Schaustücken nach Möglichkeit keine Steigungen aufweisen sollten. Auf solch kleinem Raum lassen sich keine moderaten Rampen verwirklichen. Mit einer geschickten Geländegestaltung lassen sich aber sehr wohl Steigungen und Gefälle vortäuschen.

Der Showcase erhielt nach einer letzten elektrischen Überprüfung schließlich noch eine sechs Millimeter dicke Holz-Bodenplatte als Transportschutz – wer kennt nicht die abgerissenen Kabel beim Auf- oder Abbau einer Ausstellungsanlage. Die einzelnen Schaustücke transportiere ich in separaten Kästen. Dies hat den Nebeneffekt, dass bei einer längeren Lagerung alle Exponate gegen Staub und Sonneneinstrahlung geschützt sind.



**Viel echter Sand, etwas gesiebte Erde sowie ein wenig feinstes Grünzeug genügten zur Gestaltung. Das dänische Meer im Maßstab 1:220 entstand durch mehrfachen Anstrich der vorher kolorierten Rauhfasertapete mit Bootslack.**

## Ein Showcase klappt auch in anderen Baugrößen

Letztendlich werde ich mit der Umsetzung des Showcase-Konzeptes viel Geld sparen: Ab sofort muss für jedes neue Diorama nicht immer eine neue Umfahrung gebaut werden. Die ersparten Euros fließen eher in ein neues Schaustück.

Natürlich ist diese Konstruktion von auswechselbaren Schaukästen, eventuell mit etwas abgewandelten Abmessungen, oder im Zweifelsfall aufgeteilt in mehrere Einzelstücke, auch für andere Maßstäbe umsetzbar. Es gäbe auch noch weitere Möglichkeiten: So schlummern vermutlich einige genormte Modulteile in einer dunklen Ecke des Modellbahnraumes oder der Wohnung und kommen nur bei den Präsentationen mit Gleichgesinnten an das Tageslicht. Mit einem Showcase wäre auch ein alleiniger Betrieb möglich. Ein Besuch einer Ausstellung offenbart immer öfter diese Art der Umsetzung.

Apropos, mit einer Ausstellung meiner neuen Schaustücke wollte es bis jetzt nicht so recht klappen, die Pandemie hatte uns immer noch im Griff. Kurzerhand stellte ich stattdessen „Wakenfeld" einschließlich des Showcase mitten in unserem Clubraum auf. Wir hatten einen Zeitplan, wer wann als einzelnes Vereinsmitglied in den heiligen Hallen verweilen durfte. Derjenige konnte dann nebenher ein wenig mit der neuen Eisenbahn im Maßstab 1:220 spielen. Selbst unsere eingefleischten H0-Bahner hatten Spaß daran. □

*Dirk Kuhlmann*



FOTOS: DIRK KUHLMANN

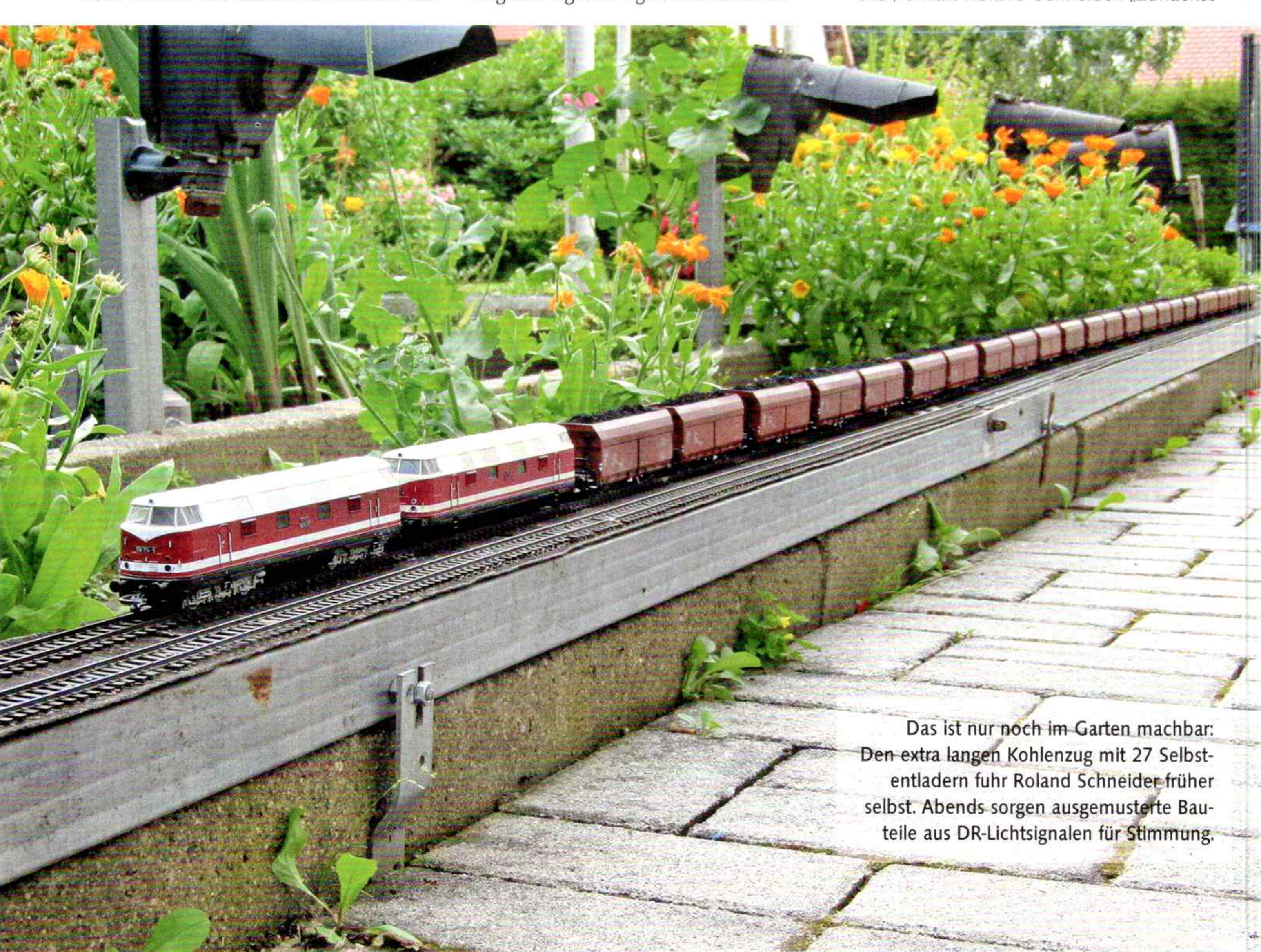
**Der letzte Sommer im zum Ferienhaus umgebauten alten Posten ist nur noch eine hell leuchtende Erinnerung.**

Die Modellbahn im Freien übt einen ganz besonderen Reiz aus, die zahlreichen Fans der Spur G sind der Beweis. Doch nicht nur mit der Großbahn ist das Spiel im Garten möglich, sondern auch mit der Baugröße H0, wie unser Beispiel beweist.

# Mit der Reichsbahn in den Garten

Selbstverständlich besitzt Roland Schneider, seit der Kindheit Modellbahner, eine Anlage in den eigenen vier Wänden. Doch bei dem Oberlausitzer existierte schon länger noch eine andere Vorstellung: „Die Idee einer Gartenbahn fand ich eigentlich immer schon schön. Doch ich wollte vermeiden, alles noch einmal neu kaufen zu müssen. Das ganze H0-Material war schließlich schon vorhanden. Es ist ja auch eine Kostenfrage. Mein Wunsch war es, einfach draußen zu sitzen, mit richtig schönen Zügen zu spielen und das Ganze an einem lauen Sommerabend zu genießen. Meine Gartenbahn sollte schon fest aufgebaut sein, aber einfach nur Fahrmöglichkeiten bieten, ohne große Signalanlagen und Zubehör."

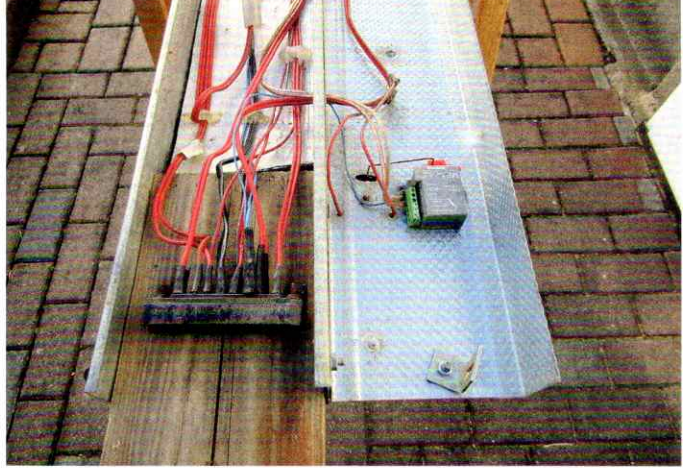
Von Mai bis Oktober ist seine H0-Bahn draußen aufgebaut. Zunächst entstand ein großes Oval auf einer Fläche von fünf mal acht Metern. Der Clou der Sache: Als Trasse dienen CW-Profile, wie sie für den Trockenbau im Baumarkt erhältlich sind. „Die größeren Profile sind genau zehn Zentimeter breit, das genügt für eine zweigleisige Strecke", erklärt Roland Schneider. „Zunächst



Das ist nur noch im Garten machbar: Den extra langen Kohlenzug mit 27 Selbstentladern fuhr Roland Schneider früher selbst. Abends sorgen ausgemusterte Bauteile aus DR-Lichtsignalen für Stimmung.



Als Trassen-Unterbau und -träger dienen Trockenbau-Profile aus dem Baumarkt. Aufgeklebte Teerpappe imitiert das Schotterbett.



Die (Servo-)Antriebe für die wenigen Weichen der Anlage sind geschützt unterhalb der Trassen-Profile untergebracht.

habe ich aber mit nur einem Gleis begonnen, um zu prüfen, ob das Konzept überhaupt funktioniert." Auf den langen geraden Streckenabschnitten liegen vier der je 2,6 Meter langen Bauteile hintereinander. Für die Gleisbögen wurden sie eingesägt und dann die Radien über zusätzliche, seitlich verschraubte Lochbänder fixiert.

Für den Bahnhof mit vier Gleisen liegen zwei CW-Profile nebeneinander, die miteinander verschraubt sind. Dort zweigt auch die Nebenbahn ab, die in Form einer Acht innerhalb des Hauptbahn-Rings verläuft. Für die eingleisige Trasse genügen schmale, nur fünf Zentimeter breite Profile als Unterbau. Aufgeklebte Dachpappe dient als Schotterbett, darauf sind wiederum die

## Die Trasse liegt auf Trockenbau-Profilen

Gleise verklebt, jeweils mit farblosem Latex-Klebstoff. M2-Schrauben fixieren die Schwellenbänder zusätzlich. Die Trassenelemente werden auf Stützenpaare aufgesetzt, die im Boden verankert sind. In deren Aussparungen lassen sich die Gewindeschrauben einsetzen, die waagrecht durch Bohrungen in den Trassenelementen geführt sind. Ein großer Teil der Trasse ist auf bestehende Kantensteine gesetzt, nach dieser Vorgabe wurde die Anlage geplant, die fast keine Steigungen und nur große Bogenradien (1500 Millimeter) aufweist. Etwas mehr Aufwand erforderte die Ergänzung mit der Nebenbahn, die erst seit drei Jahren in Betrieb ist.

An den Übergängen der Elemente wird es knifflig: In den CW-Profilen liegende Holzleisten sorgen grundsätzlich für die Führung, die Trassenelemente sind dort miteinander verschraubt. Die Gleise enden stumpf, normale Schienenverbinder sorgen für die Gleisverbindung. „Das ist

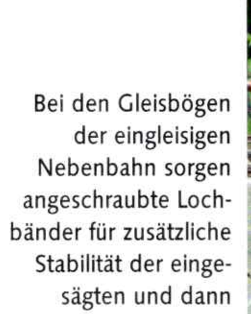


Die in Form einer Acht aufgebaute Nebenbahn wurde nachträglich ergänzt. Was auf dem Bild wie eine Großbaustelle aussieht, hält sich wegen des H0-Maßstabs doch im Rahmen. Die Trassen sind nur etwa zehn Zentimeter breit.

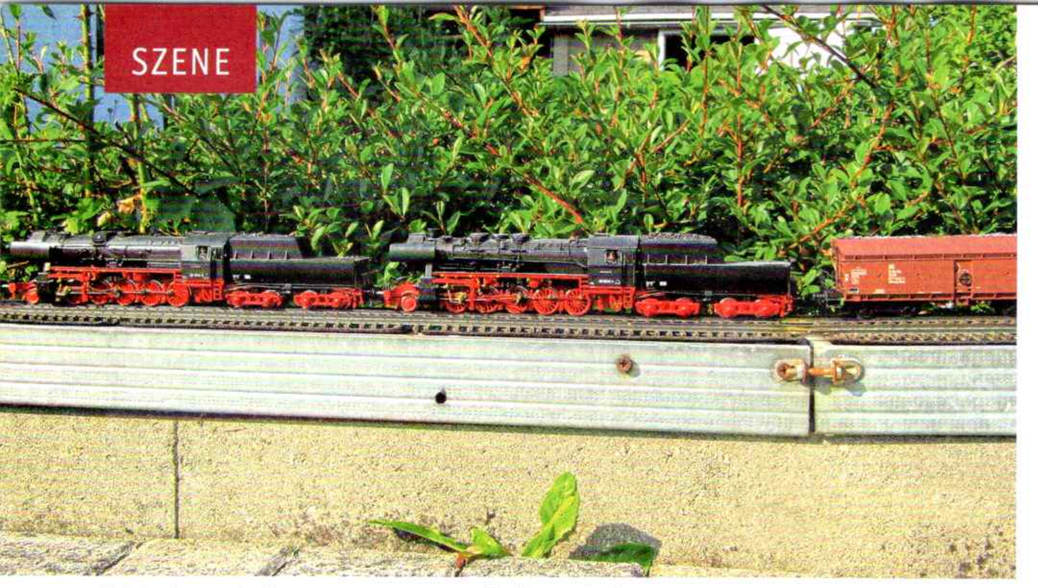


Die schon vorhandene Beet-Einfassung aus Beton-Kantensteinen wurde belassen, daneben ein Schotter-Streifen ergänzt. Auf die senkrechten Metall-Profile werden die Trassenstücke aufgesetzt und anschließend verschraubt.



Bei den Gleisbögen der eingleisigen Nebenbahn sorgen angeschraubte Lochbänder für zusätzliche Stabilität der eingesägten und dann gebogenen Trassen-Trägerprofile.



Echte Sonne ist kaum zu ersetzen: Im hellen Licht kommen die H0-Modelle sehr gut zur Geltung. Statt der beiden V 180 haben hier zwei Reko-52 den Kohlenzug übernommen.



Dank des viergleisigen Bahnhofs lässt sich auch im Garten ordentlich Betrieb machen. Die fehlende Oberleitung ist kein Grund, nicht auch mal einer E-Lok ein bisschen frische Luft zu gönnen.

dann schon Millimeterarbeit", sagt Roland Schneider, „aber durch die Verschraubung passt das sehr genau. Die Schwellen sind aber auf den letzten fünf Zentimetern nicht verklebt. Im Zweifelsfall kann ich damit kleine Toleranzen ausgleichen. Insgesamt funktioniert das sehr gut."

Für die Gleise wurde Material von Tillig und Piko (Flexgleis) verwendet, das der Witterung erstaunlich gut trotzt: „Da habe ich auch gestaunt", meint Schneider. „Die Hauptstrecke liegt immerhin seit 2008. Die Profile setzten natürlich Patina an, und man muss sauber machen, bevor man fährt. Normalerweise genügt aber Feuerzeugbenzin, mit dem ich drüberwische. Nur bei hartnäckigen Verschmutzungen benutze ich einen Reinigungsstein." Durch das UV-Licht werden allerdings die Schwellen etwas spröde. „Die sind ja nicht dafür gedacht. Da sie aber fest montiert sind, passiert eigentlich nichts. Nur an den Übergängen muss man vorsichtig sein."

## Die H0-Gleise trotzen der Witterung erstaunlich gut

Möglichst einmal in der Woche läuft der Betrieb, oft ist auch der Sohn dabei. „Wir sind eigentlich ein Team", sagt Schneider, von Beruf Lokführer, heute bei der „Länderbahn". Der Bahn-Beruf ermöglichte auch das Organisieren der Beleuchtung:



Hauptsache Reichsbahn: Die goldenen Zeiten leben auch im Garten im Maßstab 1:87 weiter. Alles, was bei der DR einst Rang und Namen hatte, lässt sich auch auf den H0-Gleisen von Roland Schneider erleben.

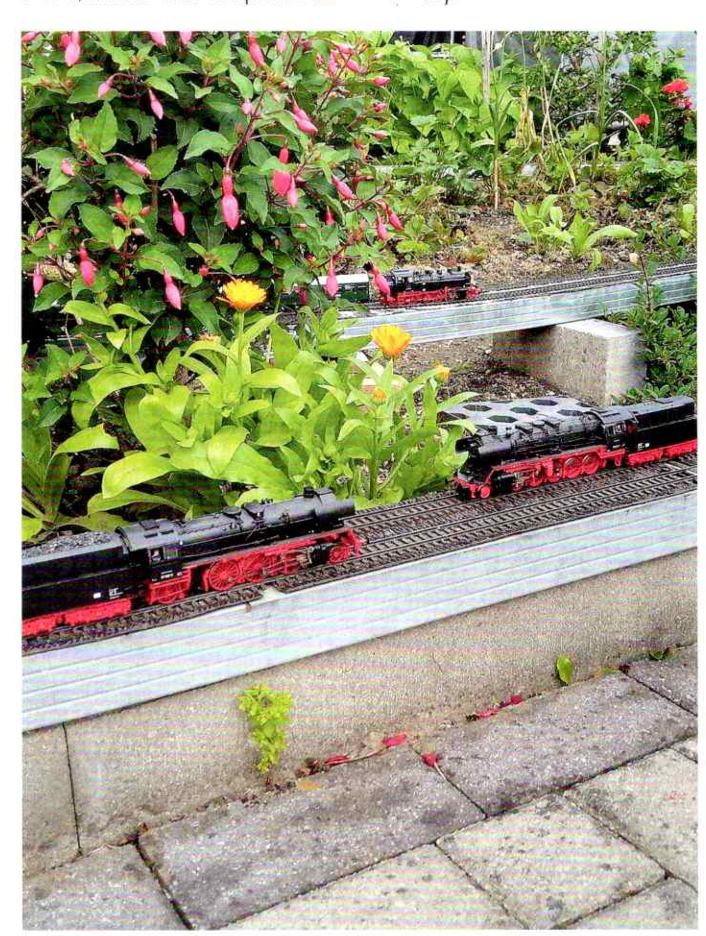


Eine schöne Bereicherung der Gartenanlage stellt die zusätzliche Nebenbahn dar. Die Strecken-Acht bedingt eine Kastenbrücke.

„Es wurden ja ganze Bahnhöfe umgebaut und die alte Technik wurde ausgemustert. Die Originalteile aus Lichtsignalen stammen alle vom Schrottplatz." Nicht nur sie erinnern an frühere Zeiten. Schneider fuhr noch auf Dampfloks, auch auf der Zittauer Schmalspurbahn. „Wir können froh sein, dass wir die guten alten Zeiten noch mitgemacht haben." Im Garten lebt die Reichsbahn weiter: „Der mächtig lange Kohlezug ist originalgetreu, wir fuhren ihn von Hagenwerder nach Hirschfelde, erst mit Dampf, dann mit V 180, immer mit Vorspann." □ *abp*



Pflanzen und Züge ergeben eine anregende Kombination. Allerdings erfordert das wuchernde Grün am Streckenrand einiges an Pflege, damit die fast zierlich wirkenden H0-Strecken immer frei bleiben.



Die Hauptbahn als große Ringstrecke gibt den Rahmen, die Nebenbahn verläuft innerhalb – Modellbahn im Blumenmeer.



Dieselbe Situation wie im Bild Seite 81 Mitte: Die bunten Gartenpflanzen haben sich ihr Terrain schnell zurückerobert.

FOTOS: ROLAND SCHNEIDER



Wie in den Jahren zuvor, stellten wir Ihnen die wichtigsten Neukonstruktionen bei den Fahrzeugen und die schönsten Zubehör-Neuheiten zur Wahl. Das Ergebnis lautet:

# 18-mal gut gewählt

DAS GOLDENE GLEIS

## Die Sieger des Neuheiten-Jahrgangs 2021





**Kategorie A:** Märklin 02 0314 für H0



**Kategorie D:** Piko $83^{10}$ für TT



**Kategorie G:** Piko 1044 ÖBB für H0



**Kategorie B:** Piko 191 für H0



**Kategorie E:** Fleischmann 515/815 für N



**Kategorie H:** Brawa BDnrdzf740 für H0



**Kategorie C:** Märklin VT $92^5$ für H0



**Kategorie F:** KM1 10 für 1



**Kategorie I:** Exact-Train Gs 212 für H0



Ein wenig gleichen sich die Bilder, im letzten Jahr war auch ein 515/815 Gespann dabei (Roco-H0), ebenso ein Brawa-Silberling. Wieder wird deutlich: Die klassische Eisenbahn liegt vorn in der Gunst unserer Leser und Leserinnen.

Das Jahr 2021 war zwar ein weiteres Mal von der Pandemie geprägt, trotzdem ließ sich die Branche nicht unterkriegen und die Nachfrage bei den Kunden blieb hoch. Zwölf weitere Monate rückte unser schönes Hobby in den eigenen vier Wänden stärker in den Vordergrund als vielleicht in den Corona-freien Jahren zuvor. So konnten wir in der Redaktion bei der Auswahl der Kandidaten meist wieder aus dem Vollen schöpfen. Gerade im wichtigen Fahrzeug-Segment, und insbesondere bei den Lokomotiven bescherten uns die Hersteller wirklich eine Vielzahl an prächtigen Neuheiten.

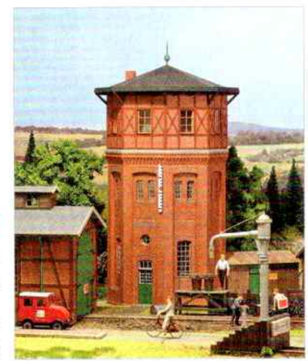
## Exoten auf Gleisen machen mehrfach das Rennen

Bei den H0-Dampfloks machte knapp eine beliebte Einzelgängerin das Rennen: Die als „Schorsch" bekannte Versuchslok aus Halle, umgebaut aus einer ehemals badischen Schnellzuglok. Der zweite Platz in der Kategorie A ging an Pikos 83.10, die zum Ausgleich aber in der Gunst der TT-Bahner ganz klar vorne lag. Die nur drittplatzierte 01 von Brawa litt vielleicht unter den kleinen Verarbeitungsmängeln, die auch wir beim Test feststellen mussten. Bei den H0-E-Loks landeten gleich drei Altbau-Ma-

Kategorie J: Kühn „Altenberger" für H0



Kategorie M: Faller Ringlokschuppen für H0



Kategorie P: Real-Modell preußischer Wasserturm für 0



Kategorie K: Hädl Fischtransportwg. für TT



Kat. N: Auhagen Gleisbaustelle für H0



Kategorie Q: Kres Simson S51 für H0



Kategorie L: Lenz 10t-Kranwagen für 0



Kategorie O: Haselhuhn TT-Dieseltankstelle




Kategorie R: Roco Z21 XL

schinen auf den ersten drei Plätzen. Der E91 von Piko folgten Märklins E44.5 und die E32, wiederum aus Sonneberg. Die gute alte Eisenbahn, auch unter Fahrdraht, begeistert weiterhin. Auch bei den Dieselloks lagen ungewöhnliche Fahrzeuge vorn: Der Versuchs- und Schlepptriebwagen VT92.5 (Märklin) und auf dem zweiten Platz die kleinen Rangierdiesellok von ESU. Erstaunlicherweise schaffte es die DR-V60 von Roco nur knapp auf das Treppchen.

Sehr klarer Sieger bei den TT-Loks war, wie schon erwähnt, Pikos 83.10. Ihr folgten mit der 89.60 von Tillig und der 58 von Arnold die beiden anderen Dampfloks, die zur Wahl standen. Bei den N-Triebfahrzeugen stand diesmal kein Krokodil zur Wahl, daher konnte der eher unscheinbare, aber beliebte 515-Akku-Triebwagen das Rennen machen, gefolgt vom „Blauen Blitz" von Jägerndorfer. Platz drei ergatterte erstaunlicherweise die „Molli"-Dampflok in Baugröße Nm des Kleinserienherstellers Lemiso. Auch bei den Großbahnern liegen die Dampfloks klar vorn: Sieger wurde die wunderschöne DB-Neubaulok von KM1, gefolgt von der 56.2 von Lenz und der LGB-Zahnraddampflok nach DFB-Vorbild.

## Erwartbare, aber auch erstaunliche Ergebnisse

Als einziges Modell nach im weitesten Sinne modernem Vorbild schaffte es Pikos ÖBB-1044 auf den ersten Platz. Offensichtlich benötigen die Vorbildfahrzeuge mehrere Jahrzehnte, bis sie die Modellbahner so richtig lieb gewonnen haben – unsere Leserwahl zeigt diesbezüglich fast keine Ausnahme von der Regel.

Auch bei den Wagenmodellen haben daher die Klassiker die Nase vorn. In H0 liegen hinter dem „Karlsruher Kopf" von Brawa ein Harzbahn-Wagen von Tillig in H0m und die DR-Y-Wagen von Piko. Bei den Güterwagen überzeugte Exact-Tain mit seinem vorzüglich gestalteten Standard-Güterwagen, mit großem Abstand gefolgt von Rocos T3000-Doppeltragwagen und dem außergewöhnlichen Bemo-Kesselwagen in H0m. In TT standen zwei Altenberger-Wagenserien zu Wahl, die Leser entschieden sich zu Gunsten des bekannteren Herstellers Kühn, Saxonia landete auf dem dritten Platz, hinter den N-Umbauwagen von Minitrix. Besondere Vorbilder machten bei den Wagenmodellen in N/TT und bei den großen Spuren das Rennen, jeweils mit sehr großem Abstand vor den Verfolgern.

Wir gratulieren allen Siegern, auch jenen in den sechs Zubehör-Kategorien, ganz herzlich.

# Das sind die Leser, die gewonnen haben:

**1. Preis: Einkaufsgutschein über 1500 Euro von DM Toys/Modellbahn-Union**
Heinrich Balk, Aletshausen

**2. Preis: Bahnreise im Wert von 1000 Euro von IGE Hersbruck:**
Gabriele Oelsner; Erfurt

**3. Preis: Einkaufsgutschein über 500 Euro von Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt:**
Alexander Möckel, Auerbach

**Fünfmal je ein Triebfahrzeug-Modell:**
Michael Ludwig, Karlsbad; Robert Skipworth, Gillingham; Ingo-Peter Treue, Berlin; Christian Grunau, Wismar; Rebecca Wolff, Chemnitz

**Zehnmal je ein Wagen-Modell:**
Uwe Rast, Friesenheim; Frank-Rainer Nickel, Burgkunstadt; Pascal Groß, Berlin; Franz Nerb, Königsbrunn; Joachim Grages, Harsefeld; Christian Kendziora, Frankfurt; Jürgen Nothers, Rheinberg; Lothar Kohl, Hamburg; Andrei Kuusik, Petershausen; Nils Brodé, Hamburg

**Zehnmal je einen Gebäude-Bausatz:**
Julian Bauer, Groß-Umstadt; Martin Kirstein, Danndorf; Ingrid Ebert, Laatzen; Arnold Straub, Groß-Umstadt; Torsten Kamm, Wirges; Rolf Sonnenfroh, Heidenheim/Brenz; Kevin Burgund, Niederwiesa, Manfred Vollmar, Gräfenroda; Sandra Grasmüller, Eichenau; Felix Moser, Aschaffenburg

**Je eine DVD:**
Stephan Pescht, Halle/Saale; Klaus Manthei; Essen; Luca Rosemeier, Hann. Münden; Werner Riemer, Langenzenn; Albert Pommerenke, Bonn; Volker Herr, Gründau; Wolfgang Schwenzer, Balingen; Monika Uecker, Blankenburg; Paul Rößling, Hemsbach; Ralf Herrmann, Angermünde; Ellen Riemann, Konstanz; Petra Richter, Zweibrücken; Veronika Authmann, Dortmund; Franz Landin, Ludwigshafen; Ulrich Seidel, Oelde; Jörg Brändle, Seinenbronn; Winfried Gunkel, Leinefelde-Worbis; Bernd Mucher, Reichelsheim; Hans Marhold, Bad Berka; Thomas Brodersen, Waldbröl; Hans Jürgen Huber Augsburg; Bernhard Mehl, Wunstorf; Peter Lachmann, Dresden; Berthold Lorenz, Wegberg; Hans-Peter Seyfarth, Heidersdorf; Jaqueline Kansky, Dieskau Gem. Kabelsketal; Anne Weiss, Plößberg; Erna Striegler, Hersbruck; Ernst Gerlach, Niedererbach; Winfried Zinke, Remseck; Karl-Heinz Krüger, Neuruppin; Gudrun Pollscheit, Großenhain; Hans-Jürgen Straube, Leipzig; Jürgen Heise, Hamburg; Lutz Kayser, Naumburg/Saale; Elso Reck, Leer; Alfred Obergfell, Würzburg; Bernhard Zittel, München; Klaus Jörn, Berlin; Bernd Diessner, Augsburg; Hans-Joachim Milde; Sinn; Franz Glaser, Schwäbisch-Gmünd; Jürgen Naumann, Sonthofen; Steffen Tokarski, Schönebeck/Elbe; Karl-Heinz Busse, Salzwedel; Hans-Joachim Gehring, Bergheim; Karl-Heinz Paetzke, Backnang; Uwe Wittke, Bayreuth; Jürgen Hunger, Wolfenbüttel; Thomas Jacobi, Kusel

**Je ein Buch:**
Götz Schaude, Rastatt; Gerd Bindezus, Hohen-Neuendorf; Helmut Reichelt, Koblenz; Peter Schirrmeister, Villingen; Ulrich Schmidt, Schwarzenbach/Wald; Gernot Koppitz, Legau; Marco Harz, Bad Oldesloe; Sascha Petzold, Düsseldorf; Horst Genge, Boschum; Christian Cannucci, Walferdange; Jan Kemme, Kiel; Wolf Caspers, Eging am See; Andreas Limmer, Rapperzell; Karl Vogel, Rösrathllse Eckstein, Eisenberg; Rols Sein, Wiesbaden; Thomas Divivier; Hütschenhausen; Bernhard Hensel,Groß Rohrheim; Heinz Klotz, Friedrichsdorf; Rüdiger Schmidt, Bielefeld




Zweimal verschoben – nun sollte es klappen:

## 63. Bundesverbandstag des BDEF



FOTO: HARTMUT KLUST

Der Münchener Hbf bietet auch in modernen Zeiten viel Abwechslung, und immer noch die alten DB-Baureihen 111 und 218.

In diesem Jahr veranstaltet der BDEF nach zwei Jahren Zwangspause wieder seinen Bundesverbandstag. Das Eisenbahnfest rund um die Delegiertenversammlung findet vom 25. Mai bis 29. Mai 2022 unter der Schirmherrschaft des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder in München statt. Das bereits für 2020 geplante Rahmenprogramm konnte etwas aktualisiert für dieses Jahr übernommen werden und enthält wieder einige interessante Punkte und Ausflüge, die auch für alle Nichtmitglieder offen stehen.

Das Highlight, die große Rundfahrt, führt auf die Ilztalbahn. Mit Regelzügen der SOB geht es dabei zunächst nach Mühldorf, von wo aus ein Dieseltriebwagen der Baureihe 628 als Sonderzug nach Passau fährt und von dort aus weiter auf der reaktivierten, romantischen Ilztalbahn bis nach Waldkirchen. Nach dem Mittagessen geht es zurück nach Passau und auf der alternativen Route über Landshut zurück nach München.

Das Referat Verkehrspolitik wird im Rahmen seiner Exkursion in Münchens Norden fahren, um das Thema „großräumige Umfahrung des Eisenbahnknotens München im internationalen Güterverkehr" vor Ort zu diskutieren. Das Forum am Abend widmet sich dem Großprojekt ABS 38, der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing als Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN), welche Teil des Rhein-Donau-Korridors von Paris nach Budapest ist.

Ein Ausflug mit einem historischen Bus führt nach Kaufbeuren zur Sonderausstellung „50 Jahre Eisenbahnunglück in Aitrang" mit dem eindrucksvollen Diorama der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e.V. (siehe Bericht im MEB 12/2021).

Zudem werden die Bauarbeiten der 2. Stammstrecke sowie das ICE-Werk I besichtigt. Die Stadt München kann im Rahmen einer Sonderfahrt mit historischem Bus des Omnibusclubs München oder bei einem Stadtrundgang entdeckt werden. Alle Infos und die Anmeldemöglichkeiten gibt es auf der Homepage des BDEF www.bdef.de. Der Vorstand des Verbandes freut sich auf viele Teilnehmer und interessante Gespräche. □ *Markus Peschel*

In Sachsen sind viele Modellbahn-Veranstaltungen geplant

## Die kleinen Züge rollen wieder!

Wagen wir einmal eine positive Prognose: Die Corona-Einschränkungen sind weitestgehend vorbei und kommen im Umfang der letzten Jahre auch nicht zurück. Es ist also Zeit, auf die Aktivitäten und Pläne der Modellbahnvereine zu blicken..

Mut zum Risiko bewiesen die Messe Chemnitz und der Modellbahnverein Frankenberg, denn sie veranstalteten schon Ende Februar die mehrfach verschobenen „Chemnitzer Modellbahntage". Der Mut wurde belohnt: rund 4000 Besucher, darunter viele Familien mit Kindern, machten deutlich, dass der Appetit auf Modellbahnen groß ist. Dazu kam, dass sich viele der Aussteller seit (gefühlten) Ewigkeiten wiedersahen und viel zu besprechen hatten. Die ausgelassene Stimmung war in den Messehallen fast greifbar.

Davon beflügelt, veranstalteten einige Vereine kleinere Ausstellungen in ihren Räumen. Die Zschopauer Modelleisenbahner nutzten bei ihrer Ausstellung Ende März das sonnige Frühlingswetter und verlagerten kurzerhand Spielanlagen und Bastelmöglichkeiten für Kinder in den Signalgarten. Auch erlebte man Vereinsmitglieder und Besucher in bester Stimmung.



FOTO: MIRKO CASPAR

Modellbahnausstellung im Garten – das gab es in Zschopau noch nie.

Auch in den nächsten Monaten stehen endlich wieder Modellbahn- und Eisenbahnaktivitäten an. Eine Woche vor den BDEF-Kollegen (siehe oben) sind die Mitglieder der SMV zur Delegiertenversammlung nach Dippoldiswalde eingeladen. Angereist wird zünftig mit der Schmalspurbahn aus Freital. Das letzte Mai-Wochenende nutzen die Mitglieder vom Modellbahnclub Thale/Harz, ihre ursprünglich im Februar geplante Modellbauausstellung nachzuholen. Pfingsten steht wieder ganz im Zeichen der Preßnitztalbahn, wo dieses Jahr wieder eine große Modellbahnausstellung in der Wagenhalle zu sehen ist.

Auf neues Terrain wagt sich auch der Lausitzer Modelleisenbahnverein. Er verlegte die nunmehr achte Lausitzmodellbau in der Senftenberger Niederlausitzhalle auf den 5. bis 8. August. Dann haben die vielen Urlauber im Seengebiet die Möglichkeit, auch dort Modellbahnluft zu schnuppern.

Es lohnt sich also ein regelmäßiger Blick auf den neu gestalteten Terminkalender von SMV und BDEF: www.smv-aktuell.de/Termine □ *Mirko Caspar*

### Aktuelles zu den Terminen

Corona und die damit verbundenen Einschränkungen haben unsere Modellbahn- und Eisenbahnvereine massiv getroffen: Ausstellungen und Tauschbörsen sind entweder gar nicht oder nur unter Auflagen möglich. Wir haben versucht, Termine zusammenzutragen, die zum Zeitpunkt der Heftproduktion dennoch in Planung waren. Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich in dieser harten Zeit über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!

## Vorbild

### Dampfloks jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg), Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn, (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf), Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan – Kühlungsborn), Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland, (Lauterbach-Mole – Göhren), Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de
- Museums-Dampfstraßenbahn Hoorn – Medemblik (NL), außer montags, Tel. 0031 229 255255, www.stoomtram.nl

### Bis So 25.9.

- Fahrbetrieb mit Dampf- oder Dieselloks jeden Samstag, Sonn- oder Feiertag auf der Selfkantbahn, Tel. 02454 6699, www.selfkantbahn.de
- Der Schluff fährt jeden Sonntag, Tel. 02151 982364, www.schluff-krefeld.de

### Bis So 2.10.

- Das Museum am Trossinger Stadtbahnhof ist jeden ersten Sonntag im Monat geöffnet, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de
- Triebwagenfahrten jeden Sonntag auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

### Bis Mo 3.10.

- Die Buckower Kleinbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag mit historischen Elektrotriebwagen, Tel. 0334 3357578, www.buckower-kleinbahn.de
- Die Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag , Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

### Bis Sa 8.10.

- Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt jeden Samstag, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

### Bis So 9.10.

- Das Öchsle fährt jeden Sonntag und jeden ersten Samstag, Tel. 07352 922026, www.oechsle-bahn.de

### Bis So 16.10.

- Dampfzufahrten jeden Sonntag zwischen Kandern und Haltingen, auch Christi Himmelfahrt, Tel. 07626 8990, www.kandertalbahn.com
- Die Schwäbische Alb-Bahn fährt jeden Sonn- und Feiertag von Ulm nach Engstingen, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com

### Bis So 30.10.

- Die Böhmetalbahn fährt jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 05161 6098737, www.böhmetal-kleinbahn.de
- Die Meuselwitzer Kohlebahn fährt jeden Sonntag, Tel. 03448 752550, www.kohlebahnen.de
- Die Schwäbische Waldbahn von Schorndorf nach Welzheim fährt jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Fahrbetrieb zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle jeden Sonn- und Feiertag, Tel. 09194 725175, www.dampfbahn.net
- Die Sauschwänzle-Bahn fährt jeden Samstag und Sonntag, Tel. 07702 51300, www.sauschwaenzlebahn.de
- Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn jeden Samstag, Sonn- und Feiertag, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de
- Museumsfahrten jeden Sonntag von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de
- Fahrten mit dem historischen Dieseltriebwagen zwischen Endorf und Obing jeden Sonn- und Feiertag, Tel 0151 67794888, www.chiemgauer-lokalbahn.com
- Feldbahnfahrten am Technoseum Mannheim jeden Samstag, Sonn- und Feiertag (außer bei Regen), Tel. 0621 42989, www.technoseum.de

### Bis 31.10.

- Fahrbetrieb auf „De Lütt Kaffeebrenner" von Montag bis Freitag, Tel. 038825 37165, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

### Sa/So 14.5./15.5., Sa. 4.6., 18.6.

- Öffnungstage im Eisenbahnmuseum Dresden, 10–16 Uhr, Tel.0171 2601802, www.igbwdresden-altstadt.de

### Sa 14.5., 5.6., 11.6., So 22.5., 26.6.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

### Sa/So 14.5./15.5., Sa 4.6. bis Mo 6.6., Do 23.6. bis So 26.6.

- Dampffahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

### Sa/So 14.5./15.5., Do. 26.5., So/Mo 5.6./6.6.

- Betriebstage auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

### Sa/So 14.5./15.5., 25.6./26.6., So/Mo 5.6./6.6.,

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

### Sa/So 14.5/15.5., 4.6./5.6.

- Museumsverkehr zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

### So 15.5., 5.6., 19.6

- Museumszüge zwischen Bad Nauheim Nord und Münzenberg, Tel. 06032 929229, www.ef-wetterau.de
- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

### So 15.5., 5.6., 12.6., 19.6.

- Das Rhönzügele fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de

### So 15.5., 5.6., 19.6., Do 26.5.

- Der „Kaffkieker" fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de
- Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, Tel. 04745 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

### So 15.5., 29.5., 19.6., Do 26.5., So/Mo 5.6., 6.6.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de
- Dampfbetrieb zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

### Sa 21.5., 4.6., 18.6., Do 26.5.

- Schienenbusfahrten zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de

### Sa/So 21.5./22.5., 28.5./29.5., Do 26.5.

- Dampflokfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

### So 22.5., 12.6.

- Der „Feurige Elias" fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

### So 22.5., 6.6., 12.6., 26.6.

- Fahrtage bei der Museumseisenbahn Losheim am See, Tel. 06872 8158, www.museumsbahn-losheim.de

### Do 26.5.

- Schienenbus-Sonderfahrt zum Bahnhofsfest Dillweißenstein, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Dampfzugfahrten zwischen Meppen und Essen (Oldb.) / Haselünne und Löningen, Tel. 05432 599599, www.eisenbahnfreunde-hasetal.net
- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Bremen – Thedinghausen, www.pingelheini.de
- Pendelfahrten mit 78 468 von Bielefeld zum Stadtfest in Halle/Westf, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Vatertags-Express zum Alten Wasserwerk, www.hsw-wesel.de
- Vatertagssonderzug mit E 69 05 nach Murnau und Pendelzug nach Garmisch-Partenkirchen, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Männertagsfahrt mit 50 3648 nach Holzhau, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
- Schnellzug von Wesel nach Heidelberg und Sinsheim mit E 03 und TEE-Wagen, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

### Do 26.5. bis So 29.5.

- Bahnwelttage im Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de
- Nördlinger Eisenbahnfest mit Pendelfahrten nach Donauwörth und Wassertrüdingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Schwarzenberger Eisenbahntage, Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

### Do 26.5., Mo 6.6.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

### Do 26.5., Sa 11.6.

- Dampfzugfahrten zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. 0151 28855000, www.uef-lokalbahn.de

**Do 26.5., So 12.6.**
- Dampfzugfahrten zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de

**Do 26.5., So 19.6.**
- Fahrten mit dem historischen Dieselzug zwischen Bad Holzhausen und Bohmte, Tel. 05474 302, www.museumseisenbahn-minden.de

**Do 26.5., So 12.6., 26.6.**
- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

**Do 26.5, 16.6., So/Mo 5.6./6.6., So 26.6.**
- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

**Sa 28.5.**
- Mit Dampf und Diesel von Karlsruhe und Ulm zum Dampflokfest nach Nördlingen, Tel. 0151 28855000, www.uef-dampf.de
- Sonderfahrt mit 229 181 und 41 1144 zum Deutschen Technikmuseum Berlin, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Matjes-Express mit 78 468 von Lengerich nach Emden, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Mit 50 3648 zum Kurort Altenberg und in die Elbflorenz, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
- Schnellzug von Paderborn nach Nürnberg und zum Dampflokfest in Nördlingen mit E 03 und TEE-Wagen, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

**Sa 28.5., 4.6.**
- Spargelfahrten mit Schienenbus ab Oldenburg auf die Museumseisenbahn Ammerland – Barßel – Saterland, Tel. 0160 93750623, www.mabs-online.de

**Sa/So 28.5./29.5.**
- Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, 9–17 Uhr, für Fotofreunde ab 8 Uhr, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de

**Sa/So 28.5./29.5., 18.6./19.6**
- Der „Rebenbummler" fährt auf der Kaiserstuhlbahn, www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

**Sa/So 28.5./29.5., 25.6./26.6.**
- Fahrtage auf der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

**So 29.5.**
- Mit E 69 05 zum Dampflokfest im Nördlinger Ries, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

**So 29.5., 19.6.**
- Fahrten auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.albtal-dampfzug.de

**Sa 4.6.**
- Öffnungstag im Lokschuppen Wismar, 10–16 Uhr, Tel. 03841 227000, www.lokschuppen-wismar.de
- Sonderfahrt mit S 3/6 3673 (18 478) von Nördlingen über die Allgäubahn nach Lindau, Zubringerzug von München nach Buchloe mit historischer Diesellok, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

**Sa 4.6. bis Mo 6.6.**
- Pfingstdampftage im Deutschen Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt-Wirsberg, Tel. 09227 5700, www.dampflokmuseum.de
- Tage der offenen Tür im Museum Falkenberg/Elster, Tel. 06503 1204, www.dampflokmuseum-hermeskeil.de

**Sa 4.6. bis Mo 6.6., So 12.6., 19.6., 26.6.**
- Betriebstage der Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel.0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

**So 5.6.**
- Saisoneröffnung Triebwagenfahrten Harpstedt – Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de
- Fahrtag bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Pendelfahrten am Zechenbahnhof Piesberg, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de
- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.murgtal-dampfzug.de

**So/Mo 5.6./6.6.**
- Rund um München mit E 69 05, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Sonderfahrten zum Bahnhofsfest Königstein, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
- Dampflokseminar mit 78 468 in Lengerich-Hohne, Anmeldung erforderlich, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Fahrtage im Feld- und Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de

**So 6.6.**
- Der „Strohgäu-Bummler" fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Mit dem Dampfzug direkt ab Stuttgart Hauptbahnhof auf die Schwäbische Waldbahn, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Pfingstdampf auf der Tecklenburger Nordbahn Osnabrück – Mettingen, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Sonderfahrten mit der historischen „grünen Garnitur" von 1898, Tel. 07425 940236, www.trossinger-eisenbahn.de

**Sa 11.6.**
- Sonderzug zu Luthers Hochzeit nach Wittenberg, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Dampfzug mit 35 1097 von Halle / Leipzig nach Marienbad / Pilsen, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com

**Sa/So 11.6./12.6.**
- Großes Lokschuppenfest im historischen Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Lokausstellung im Bahnbetriebswerk Adorf / Vogtland, Tel. 0151 61478108, www.bwadorf.de

**So 12.6.**
- Mit „Eilzug E 683" und Diesellok 118 552 nach Görlitz und Löbau, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Museumsfahrten in Minden, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- „Revival- Eilzug E 944/947" mit 35 1107 und E 11 von Dresden nach Magdeburg, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com
- Feldbahnmuseum Lengerich geöffnet, Tel. 05481 6330, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de

**Sa 18.6.**
- Sonderzug von Cottbus / Löbau zum R.SA-Musikfestival in Schwarzenberg, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Sonderzug mit 229 181 und E 250 von Halberstadt zu Piko in Sonneberg, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Sonderzug mit 001 180 von Nördlingen zu Piko in Sonneberg, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

**Sa/So 18.6./19.6.**
- Historisches Wochenende mit Oldtimern, Modellen, Feld- und Straßenbahn in der Alten Dreherei Mülheim an der Ruhr, www.alte-dreherei.de

**So 19.6.**
- Museums-Dampfzug „Sofazügle" von Ludwigsburg über Nürtingen nach Neuffen, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Rundfahrten Schaffhausen – Singen – Etzwilen mit A 3/5 und Re 4/4, Tel. 0041 527431490, www.etzwilen-singen.ch
- Fahrtag im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

## Modell

**Sa/So 21.5./22.5.**
- Modelleisenbahn-Schautage der Eisenbahnfreunde Hameln im Hefe-Hof, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 11–17 Uhr, Tel. 0177 8880895, www.efhm.de

**Sa/So 28.5/29.5.**
- Dampftreffen am Wasserturm im E-Park Lauingen, 5 Zoll und 7 ¼ Zoll Parkbahnen, Dampfmaschinen und Gartenbahnen, Tel. 09072 9226728, www.eepark.de
- 4. Spur-1-Modultreffen auf 1.200 Quadratmetern Fläche im Lern- und Begegnungszentrum Halver, Samstag 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 02353 2979, www.mec-halver.de

**So 29.5.**
- 6. Modellbahntag der Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck in der Stadthalle, 10–17 Uhr, www.kurtkarpinski.wixsite.com/mbfosterholz

**Sa/So 11.6./12.6.**
- „Kleine Bahn – ganz groß 2022": Internationale Modellstraßenbahn-Ausstellung im Hannoverschen Straßenbahn Museum. Tel. 05138 4575, www.kleinebahnganzgross.de

**Fr/Sa 24.6./25.6.**
- Chemnitzer Modellbahnkreativtage des Vereins „Kraftwerk", Tel. 0371 3839030, www.kraftwerk-ev.de

**Sa/So 25.6./26.6.**
- Sommerausstellung im alten Speicher „Feldmann" am Bahnhof Hadmersleben, Tel. 039408 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

---

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste ab 01.01.2022. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

## MÄRKLIN › 17 008 als letzte der fünf Museumsloks für H0




Im Hochglanzlack eines Museumsstücks präsentiert sich das Modell der ehemals preußischen S 10.

☐ Die Serie der Märklin-Museumsloks, in der bereits H0-Modelle der Baureihen 80, V 140, E 75 und E 19 angeboten wurden, wird nun mit der Nachbildung von 17 008 abgeschlossen. Das Vorbild steht heute im Deutschen Technikmuseum Berlin – aufgeschnitten als Anschauungsobjekt zur Dampfloktechnik, wie auch am früheren Standort, dem Berliner Verkehrs- und Baumuseum im ehemaligen Hamburger Bahnhof. Das bekannte H0-Modell wurde für diese Version technisch überarbeitet und erhielt einen neuen Antrieb sowie eine verkürzte Lok-Tender-Kupplung. Zur Ausstattung gehören umfangreiche Digitalfunktionen wie die Führerstandsbeleuchtung, das Feuerbüchsenflackern oder die Raucherzeugung. Der voluminösen Verpackung, die aber hauptsächlich Schaumstoff enthält, liegt ein 48 Seiten dickes, viersprachiges Begleitheftchen zur Geschichte der Lok bei. Als Anhängelast für das neue ÖBB-Krokodil ist ein Dreier-Set mit ÖBB-Selbstentladewagen gedacht. Die Ladeguteinsätze bilden eine Kalk-Beladung nach. Die Käufer des ICE 4 können nun ein Ergänzungsset ordern.

*17 008: 37197, Preis: 469 €*
*Kalkwagen: 46231, Preis: 119 €*
*ICE 4-Set: 43724, Preis: 329 €*



Die Selbstentladewagen gelangten aus DRG-Beständen (ehemals Bauart OOtz 43) zur ÖBB.



Der Märklin-ICE 4 lässt sich nun um die Mittelwagen MW 1, TW 1.2 und MW 2.2-HP verlängern.

## HALLING › Berliner Reko-Wagen für H0

☐ Im RAW Berlin-Schöneweide entstanden rekonstruierte zweiachsige Straßenbahnfahrzeuge, die in verschiedenen Bauarten von 1959 bis 1975 an die Berliner Verkehrsbetriebe im Ostteil Berlins (BVG-Ost) und an weitere Verkehrsbetriebe in der DDR geliefert wurden. Bei Halling werden nun die letzten Exemplare der entsprechenden Modellserie in drei unterschiedlichen Ausführungen montiert, jeweils als Standmodelle (139 Euro) oder mit Antrieb versehen (169 Euro).
*Info: www.halling.at*



## ROCO › Neue Vectron-Varianten, ČD-Baureihe 372 und Wagensets für H0




Wenn es so einfach wäre. Die Beschriftung allein bringt leider keine neuen Kunden auf die Schiene.

□ Seit 23. Juli 2020 trägt mit 193 318 ein weiterer Vectron von DB Cargo eine „I am ...“-Beklebung. Die letzte Lok aus dieser Serie behauptet, sie sei das Rückgrat für die Wirtschaft. Schön wär's, aber trotz aller bahnfreundlichen Zielformulierungen der Verkehrspolitik kann davon nicht die Rede sein. Der Schienenanteil des Güterverkehrs lag im Jahr 2020 bei mageren 18 Prozent, und daran wird sich seitdem kaum etwas geändert haben. Die DB AG beförderte davon weniger als die Hälfte, etwa 46 Prozent (Zahl von 2019).

Ohne textliche Aussage kommt der zweite neue Roco-Vetron aus. Er bildet 193 973 nach, eine von zwei Loks der European Locomotive Leasing (ELL), die von der NS für die Beförderung der Nighjets angemietet wurden.

Im schmucken Farbkleid von ČD-Cargo rollt nach der im MEB getesteten DR-„Knödelpresse“ eine weitere Vertreterin der Mehrsystemloks auf die H0-Gleise. So waren die tschechischen Maschinen der Reihe 372 auch auf der Elbtal-Strecke zu sehen. Die Modellausführung ist, wie die DR-Version, hervorragend.

Als eines von drei Sets zum Thema „Vindobona/Hungaria“ wurden drei Nachbildungen von Y/B 70-Waggons der ungarischen Staatsbahn MÁV ausgeliefert: je ein Sitz-, Liege und Schlafwagen. Die beiden anderen, ab Werk ausverkauften Sets enthalten DR-Wagen.
*„Backbone“: 70315, 239,90 €*
*ČD-372: 71225, Preis: 239,90 €*
*NS-Vectron: 71973, 224,90 €*
*„Vindobona“: 74188, 181,90 €*




Die bestens gelungene Knödelpresse im aktuellen ČD-Cargo-Lack.



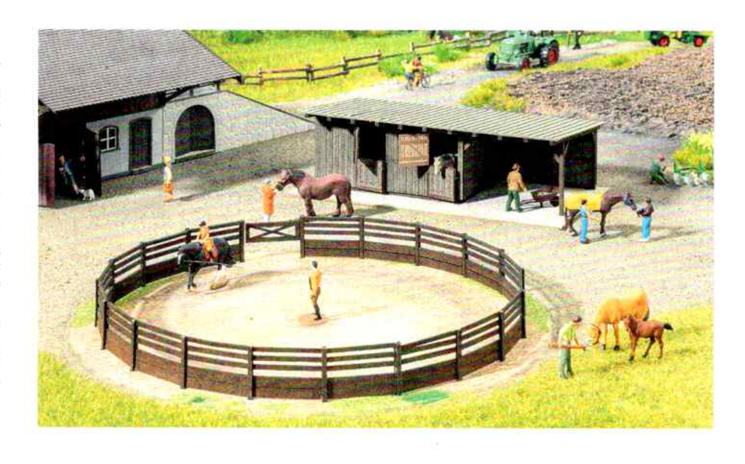
193 759 im NS-Lack für die Beförderung der Nightjet-Züge.



Bunte MÁV-Ergänzung des „Vindobona“ Mitte der 80er-Jahre.

## NOCH › Heile Welt auf dem Pferdehof für H0

□ Die junge Pferdefreundin soll sich während der Reitstunde ganz auf das Zusammenspiel mit dem Tier konzentrieren können. Dafür sorgt der Trainer, der es an der Longe im Kreis führt. Damit das auch im Maßstab 1:87 funktioniert, ist der neue Noch-Bausatz mit einem Unterflurantrieb versehen. Das Pferd und der Trainer werden mit Magnetkraft bewegt. Je nach Fortschritt im Reitunterricht lässt sich die Geschwindigkeit mit einem Potentiometer regulieren. Der Clou: Während des Longierens ertönen Pferde-Wiehern und Hufschlag. Der Übungsplatz misst 17 Zentimeter im Durchmesser. Die Pferdeboxen sind, wie auch eine Tube Lasercut-Klebstoff, im Bausatz enthalten. ***Bestellnummer: 66717, Preis: 113,99 €***



## FLEISCHMANN › Alpspitz-Zahnradbahn und Geburtstags-Taurus für N

□ Noch gibt es keine vorbildgerechte Umsetzung einer N-Zahnradbahn, sieht man von hochpreisigen Kleinserienmodellen ab. Daher ist man auf Großserien-Alternativen angewiesen, die es mit dem Vorbild nicht so ganz genau nehmen: Fleischmann hat dabei eine gewisse Tradition aufzuweisen, auch wenn man auf H0-Zahnradbahnen zurückblickt. Nun wurde das sehr gelungene Modell von E69 05 mit einem Zahnrad ausgestattet, dass in die Fleischmann-N-Zahnstange eingreift. Laut Werksangabe lassen sich so bis zu 250 Promille Steigung überwinden. Die Digital-Version der Lok und die zugehörigen (Phantasie-)Wägelchen sind bereits ab Werk ausverkauft, was dafür spricht, dass die Modellbahner zu Recht nicht immer alles so ernst nehmen.




Ein nettes Zahnrad-Züglein ohne Vorbild – trotzdem wird es sicher bald viele N-Bahnen bereichern.

*Alpspitz-Lok: 737110, 205,90 € (anlaog); Wagen: 805304/805305, Preis je 29,90 €; Taurus: 781705, Preis: 199,90 €*







Roco feierte im Jahr 2020 sein 60-jähriges Bestehen: Nun können auch Fleischmann-Freunde mit einem bunten N-Taurus daran teilhaben.

## STADT IM MODELL › Gendarmerie für H0




□ Erinnern Sie sich an Louis de Funès? Sein letzter Film lief vor 40 Jahren, hierzulande als „Louis und seine verrückten Politessen". Preiser wird bald einen (kleinen) Gendarmen aus St. Tropez anbieten (29114). Der Zubehör-Hersteller Stadt im Modell hat seine dortige Dienststelle mit Wohnung im Obergeschoss als Lasercut-Bausatz schon fertiggestellt. Das Modell entstand nach dem Vorbild des kürzlich sanierten Originalgebäudes, in dem ein Filmmuseum untergebracht ist. ***Bestellnr.: 9276, Preis: 79,99 €***

## BUSCH › H0-Käfer und TTe-Packwagen

□ Buschs neu konstruierter und sehr gut gelungener VW-Käfer mit Ovalfenster ohne Strebe ist nun auch im Polizei-Lack der Epoche III zu haben: Der Funkstreifenwagen (FuStw) der Verkehrspolizei Neumünster ist mit Nachbildungen der zwei nur nach vorn strahlenden Blaulichter und eines Lautsprechers auf dem linken Kotflügel ausgestattet. Für die TT-Schmalspurbahner wurde ein Packwagen mit der Betriebsnummer 974-368 neu aufgelegt.



„Probleme mit den Bullen? Nö, warum? Hab ich Null."

*Käfer: 52962, Preis: 19,99 €*
*TTe-Packwagen: 35010, 48,99 €*




Läuft auf Z-Schienen: Der KD4-Schmalspur-Packwagen in DR-Beschriftung

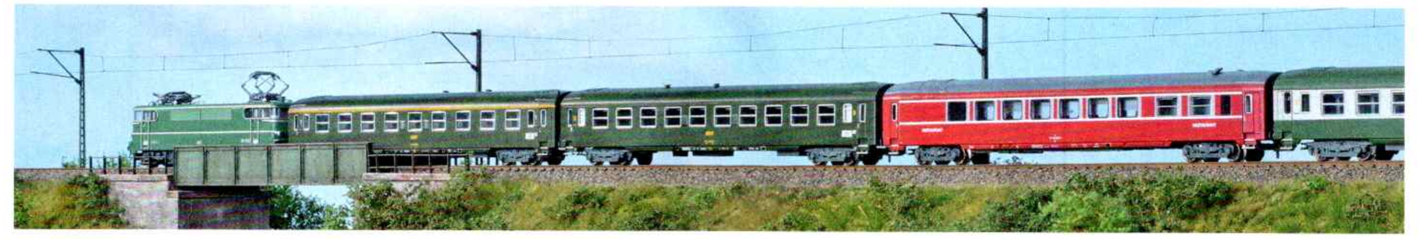
## MINITRIX › „Ulmer Spatz“ und SNCF-Wagen für N

☐ Leider nur bis ins Jahr 2013 währten die Sonderfahrten mit den von den Ulmer Eisenbahnfreunden aus Mühldorf geretteten Schienenbus-Fahrzeugen. Sie waren in den 90er-Jahren für die Einsätze auf der Chiemgau-Bahn Prien – Aschau in den damals gültigen Regio-Farben lackiert und modernisiert worden. Das Minitrix-Modell zeigt auch die für die Modernisierung typischen Rückspiegel und die vielen Werbe-Schriftzüge an den Fensterunterseiten. Es ist nur in einer Digital-Version erhältlich. Diese bietet 30 zum Teil sehr gelungene Licht -und Sound-Funktionen. Nur beim Fahrgeräusch mag sich das typische Schienenbus-Feeling nicht ganz einstellen. Freunde der SNCF können sich über eine weitere Bereicherung des Wagenparks freuen: Der Minitrix-Schnellzug Nizza – Paris wurde um einen roten Speisewagen sowie zwei Y-Waggons der ersten und zweiten Klasse ergänzt.

***„Ulmer Spatz“: 16084, Preis: 349 €; SNCF-Set: 18219, Preis: 169 €***



Sonderfahrt im Chiemgau-Bahn-Lack: der „Ulmer Spatz“ in N.


Schnellzug Nizza – Paris: Die schon im Jahr 2020 ausgelieferte BB 9262 erhält mit drei neuen Waggons zusätzliche Anhängelast.

## WIKING › Lkw und Traktoren für H0


Der mächtige Büssing 8000 als „Fehrenkötter“-Pritschen-Lkw

☐ Nur in VEDES-Fachgeschäften ist das auf 1000 Stück limitierte Modell des schweren Büssing-Lkw der Spedition „Fehrenkötter“ aus Sassenberg zu haben. Die ansprechende Aufmachung wird sicher jeden Epoche-III-Freund erfreuen. Beim Größenvergleich der beiden Traktoren kommt der ewig gestrige Landmann allerdings ins Grübeln: Ist das noch normal oder Science-Fiction?

***Büssing: 085864, 24,99 €; Normag-Traktor: 039802, 17,99 €; Fendt-Vario: 036164, 25,99 €; Claas Cargos: 038198, 18,49 €;***



Gell H0-Bäuerlein, da staunst du: Es handelt sich beim Normag-Faktor (vorn, neu mit Pflug) und dem Fendt 1050 Vario samt Claas-Cargos-Ladewagen tatsächlich um denselben Maßstab.

## NOTHAFT › Neue Decals für viele Fälle



FOTO: WERK

☐ Der Beschriftungs-Spezialist Andreas Nothaft bietet eine Reihe neuer Decals an. Mit dabei ist der Schiebebild-Satz für die Lok 111 111-1 mit dem Slogan „Miete oder Kaufe mich - DB-Gebrauchzug.de“. Außerdem gibt es unterschiedliche Gefahrgut-Etiketten, entweder allgemein gehalten als rote Dreiecke oder mit spezifischen Warnhinweisen.

***Info: www.modellbahndecals.de***

## UHLENBROCK › Modellbahnsound-Bausteine

☐ Bei Uhlenbrock wurden mehrere Neuheiten zur Sound-Nachrüstung auch kleinerer Triebfahrzeuge ausgeliefert: Die weiterentwickelten „IntelliSound 6-microModule“ ersetzen frühere Generationen der Soundbausteine nun auch im Kleinformat. Sie können über die „SUSI“- bzw. „microSusi“-Buchse an vorbereitete Decoder angeschlossen werden. Außerdem sind neue Mini-Sound- und -Funktionsdecoder sowie Mini-Sound-Module mit integriertem Lautsprecher und Resonanzkörper erhältlich.

***Info: www.uhlenbrock.de***


FOTO: WERK

## MODELLBAHN UNION › Verkehrsturm für N

☐ Der Zubehör-Spezialist für die Spur N präsentierte ein umfangreiches Neuheitenpaket an Lasercut-Bausätzen und Zubehör aus dem 3D-Drucker. Ein ungewöhnliches Bauwerk ist der sogenannte Verkehrsturm, welcher der Straßenpolizei als Wachposten dienen und nebenbei die aktuelle Uhrzeit anzeigen sollte. In Bomlitz im Heidekreis steht die historische „Cordinger Mühle", an die ein weiterer Lasercut-Bausatz im Maßstab 1:160 angelehnt ist. Er ist für 49,99 Euro auch mit Antrieb zu haben.

*Turm: L00267, Preis: 4,99 €*
*Mühle: H00213, Preis: 29,99 €*


FOTOS (2): WERK

Ein bemerkenswertes Detail für die Gestaltung von verkehrsreichen Innenstädten: der neue Verkehrsturm.



Wahlweise mit und ohne Antrieb fürs Mühlrad ist dieser Bausatz einer Wassermühle nach niedersächsischem Vorbild.

## SCHUCO › Audi Sport auf Reisen – für H0

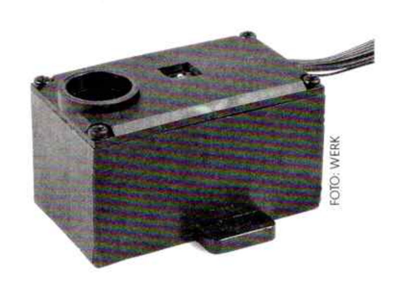
☐ An den längst historischen Rallyesport mit Audi-Werksbeteiligung erinnert ein neues Schuco-Set. Es enthält einen VW T3 in markanter Werks-Lackierung sowie einen Trailer mit einem Audi Coupé, vermutlich einem Quattro. Als Hingucker für den Anlagenvordergrund ist das Set mit den Metall-Modellen weniger geeignet, denn insbesondere der Trailer ist arg grob ausgefallen, passt nicht ganz zum Spurmaß des Audi und schmälert so die Freude an den Miniaturen. ***Bestellnr.: 452651000, Preis: 24,99 €***




## MASSOTH › Neue gepulste Verdampfer für G

☐ Der Großbahn-Zubehörspezialist bietet nun Verdampfer einer neuen Generation mit integriertem Digitaldecoder an. Zusätzlich wurde die Konstruktion überarbeitet und ein neuer Motor integriert. Es ist auch eine Version für den Analog-Betrieb erhältlich. Beide Modelle verfügen über ein Hochleistungs-Heizelement.

***Bestellnrn.: 8413102 (analog), 8413502 (digital), Preis: je 85 €***


FOTO: WERK

## MINIFER › „elf"-Tankstelle für H0 und N

☐ An die Einführung des Marke „elf" vor 55 Jahren, mit großem Aufwand und überraschend am 27. April 1967 umgesetzt, erinnern neue Tankstellen-Bausätze in Lasercut-Bauweise. Erkennbar waren die neuen Verkaufsstellen am großen roten Punkt.

*Info: www.minifer.fr/en*

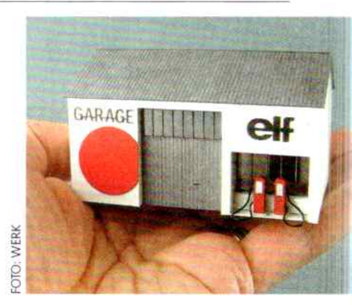


FOTO: WERK

## LOEWE › Ruhrpott-Transportkisten für H0

☐ Exklusiv bei Modellbahn-Union sind neue Ladegut-Bausätze von Loewe erhältlich. Die aus Echtholz gefertigten Bausätze sind für alle gängigen Flach- oder Rungenwagen geeignet. Die vier Versionen zeigen authentische Beschriftungen verschiedener bekannter Industriebetriebe aus dem Ruhrgebiet.

***Info: www.modellbahnunion.com***



FOTO: WERK

## STÄRZ › Halterungen für Servodecoder

☐ Der Elektronik- und Zubehöranbieter aus Hoyerswerda hat neue Servohalterungen für seine Servodecoder vom Typ ES08A entwickelt. Sie sind wahlweise in U- oder in L-Form einzeln oder im Set (wie abgebildet mit Servo und 0,7-mm-Federstahldraht) zu haben.

*Info: www.firma-staerz.de*

FOTO: WERK

ESU

## Diese H0-103 macht sich rar


FOTO: MARTIN KNADEN

☐ Der Ulmer Elektronik-Spezialist lieferte seine neu konstruierten Modelle der Baureihe 103 aus – offensichtlich in zu geringer Stückzahl, denn die drei Varianten sind ab Werk ausverkauft und auch im Handel kaum mehr zu haben. Diejenigen, die eines der Modelle ergattern konnten, können sich hoffentlich glücklich schätzen, denn wieder sind jede Menge elektronische Schmankerl eingebaut, wie die beweglichen Stromabnehmer. Die MEB-Redaktion erhielt wegen der knappen Stückzahlen kein Besprechungsmuster, daher konnte ein Test nicht erfolgen.

MÄRKLIN

## Dänen-Dampflok – sehr gefragt


FOTO: ABP

☐ Auch die als Überraschungsneuheit vom Göppinger Marktführer präsentierte dänische „Litra E"-Schnellzug-Damplok ist vielerorts schon wieder ausverkauft. Glücklicherweise konnten wir uns in diesem Fall ein Besprechungs-Exemplar beim Hersteller sichern. Das H0-Modell der sicherlich bekanntesten dänischen Dampflok – sie stand bis in die 70er-Jahre im Einsatz und blieb in mehreren Exemplaren erhalten – können wir daher in der nächsten Ausgabe des MEB ausführlich vorstellen. Der erste Eindruck beim Aufnehmen des obigen Fotos war zweifellos vielversprechend.

AUHAGEN

## H0-Modelle des Goliath Express



FOTO: WERK

☐ Das wussten nur Branchen-Insider: Die Bauteile der vorzüglich gelungenen H0-Modelle nach Vorbild des Nachkriegs-Lieferwagens aus Bremen kamen immer schon von den Kunststoffspritzguss-Spezialisten aus Marienberg. Diese hatten Entwicklung und Herstellung übernommen. Der kleine Hersteller Dreika präsentierte die Miniaturen vor Jahren erstmals auf der Spielwarenmesse und montierte sie zunächst selbst. Busch aus Viernheim übernahm anschließend die Markteinführung und vertrieb die Modelle. Nun beendeten Steffen und Martina Katzung als Hersteller Dreika aus persönlichen Gründen den Geschäftsbetrieb. Auhagen konnte die Formen und den Vertrieb übernehmen und bietet die Goliath-Modelle unter seiner Marke „mini car" an.



Ausgabe 6/2022

**SO ERREICHEN SIE UNS:**
**ABONNEMENT**
Modelleisenbahner Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: 01 80/5 32 16 20*
@ E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de/abo

**Preise:** Einzelheft 5,50 € (D), 6,40 € (A), 9,80 SFr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (12 Hefte und 3 Sonderausgaben) 81,20 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrem Modelleisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe und wird mit der Vorausgabe angekündigt. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**NACHBESTELLUNG**
**von älteren Ausgaben**
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
@ E-Mail: service@verlagshaus24.de
*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.
@ E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de

**ANZEIGEN**
@ E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

**IMPRESSUM**
**Anschrift:** Modelleisenbahner, Infanteriestraße 11a, 80797 München
**Chefredakteur:** Stefan Alkofer (al)
**Redaktion & freie Mitarbeiter:** Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Rainer Albrecht, Rainer Heinrich, Dirk Kuhlmann, Jürgen Metzeler, Dieter Müller, Rudolf Schulter.

**Redaktionsassistenz:** Angelika Gäck, Tel: +49 (0) 89.13 06 99 860

**Herstellung:** Sabine Springer
**Layout:** Snezana Singer

**Verlag:** GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de

**Geschäftsführung:** Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde
**Editorial Director:** Michael Hofbauer
**Gesamtleitung Media:** Bernhard Willer
**Anzeigenleitung:** Bettina Wilgermein,
E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Tel: +49 (0) 89.13 06 99 523

**Anzeigendisposition:**
Hildegund Roeßler, Tel: +49 (0) 89.13 06 99 551
hildegund.roessler@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

**Mediadaten:** www.verlagshaus-media.de

**Vertrieb/Auslieferung:**
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb
Unterschleißheim

**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn

**Druck:** Walstead Central Europe, Polen
**Litho:** LUDWIG:media gmbh
Zell am See, Österreich

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de


ISSN 0026-7422

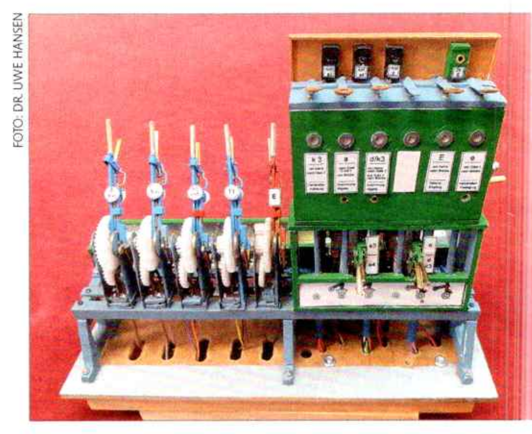
Gerichtsstand ist München
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Stefan Alkofer
Verantwortlich für Anzeigen: Bettina Wilgermein




FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

## DIE V 80 – URAHNIN ALLER DB-DIESELLOKOMOTIVEN

Vor 70 Jahren begann mit der vollkommen neu entwickelten Baureihe V 80 die Diesellok-Ära bei der Deutschen Bundesbahn. Zwar gingen die innovativen Design-Ikonen nicht in Serie, fanden aber auf den Lokalbahnen in Franken schnell ein dankbares Einsatzgebiet.


FOTO: DR. UWE HANSEN

## STELLWERKSTECHNIK FÜR H0

Uwe Hansen, beruflich immer mit der Bahn verbunden, wollte der alten, verschwindenden Technik ein Denkmal setzen und tüftelte an einem Modellbahn-Stellwerk mit Original-Funktionen.

## AUSSERDEM

**Kleinbahn im Amt Neuhaus**
Auf der Strecke zwischen Neuhaus (Elbe) und Brahlstorf setzte man Sentinel-Dampfmotorlokomotiven ein.

**Culemeyer-Phantasie**
Joachim Gabel setzt seine Serie zu den Culemayer-Gespannen mit einer ungewöhnlichen Kombination fort.

**Ein Jet auf Schienen**
Den US-Schienenverkehr verbindet man mit Dampf und Diesel. Es gab aber auch bemerkenswerte E-Loks wie die EP-5.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Unser Juli-Heft erscheint am **8. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: AXEL MEHNERT

## MIT DEM SVT AUF MESSFAHRT!

Ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1972 sollte die DR wieder die Fahrzeuge für den „Vindobona" Berlin – Prag – Wien stellen. Doch zuvor waren einige Testfahrten erforderlich.



FOTO: UWE HAAS

## SCHMALSPUR-ERINNERUNG

Ein Lokmodell im Maßstab 1:32 gab den Anstoß für den Bau des Bahnbetriebswerks Friedland der Mecklenburgisch-Pommerschen Schmalspurbahnen (MPSB).

# VECTRON — DER BAUMEISTER




PIKO




**Piko 71155**
Diesellok 247 501-0, DBAG, Bahnbau-Gruppe, Ep.VI
159,99 €

**Piko 71156**
DC-Sound
259,99 €

**Piko 71157**
AC-Sound
259,99 €

Die beiden Soundvarianten 71156 und 71157 sind bereits mit einem XP 5.1 Sounddecoder ausgerüstet.

## Modell:

Mit der Vectron liefert PIKO ein hochpräzise gefertigtes Modell, das auf der Basis eines soliden Zinkdruckgussrahmens und der Ausstattung mit bewährten PIKO-Standards über zahlreiche Extras verfügt. Der erprobte PIKO-Motor sorgt mit zwei großen Schwungmassen für ausgezeichnete Laufeigenschaften. Die Zugkraft der über alle vier Achsen angetriebenen Lok wird über zwei Haftreifen verstärkt, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle in diagonaler Anordnung zueinander sitzen. Die Beleuchtung der Stirn- bzw. Schlusslampen erfolgt über LED's, deren Rot bzw. Weiß mit der Fahrtrichtung wechselt. Zum äußerlich eleganten Erscheinungsbild dieses Modells gehören eine exakt nachgebildete technische „Dachlandschaft" und sorgfältig detaillierte Drehgestelle mit vorbildgerechten Radscheibenprofilen.

Die unterschiedliche Länge bei der Dieselausführung gegenüber der E-Ausführung wurde auch im Modell berücksichtigt.







Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

**Modellbahnshop elriwa** seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

**Modellzentrum Hildesheim** seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

**Modellbahnladen & Spielparadies** seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

**Modellzentrum Braunschweig** seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

**Modellbahn Kramm** seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

**Modellbahn Raschka** seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

**Techn. Modellspielwaren Lindenberg** seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

**Modellbahn Center Hünerbein** seit 1946
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

**W. Schmidt GmbH** seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

**Modell Pelzer** seit 1948
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

**Modellbahnshop - Saar** seit 2006
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

**Spielwaren Werst** seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

**märklin Store München** seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

**Gleis11 GmbH** seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

**Eisenbahn Dörfler** seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

**Eisenbahn Dörfler** seit 2015
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

**Modeltreinexpress** seit 1992
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

40 JAHRE Modellbahnladen Gütersloh

30 JAHRE elriwa und Modeltreinexpress

**„DIE WILDE 13 PLUS" — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY !**

Roco Fleischmann

## Die SBB feiert 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

Ein Highlight, das auf 175 Jahre Schweizer Bahnen aufmerksam macht ist die von ROCO & FLEISCHMANN in Zusammenarbeit mit der SBB und der Künstlerin Gudrun Geiblinger gestaltete Lokomotive der Baureihe Re 460. Die Jubiläumslokomotive wurde mit zwei verschiedenen Seitendesigns versehen.

Einerseits erinnert die weltbekannte „Spanisch Brötli Bahn" an die erste Eisenbahn in der Schweiz und der historische Züricher Hauptbahnhof versprüht den Charme der frühen Eisenbahnzeit. Die andere Lok Seite ist ganz in der Moderne angekommen: Zu sehen ist der Schweizer Hochgeschwindigkeitszug ICN beim Verlassen des Gotthard-Basistunnels, einer Meisterleistung der Schweizer Bahnindustrie.

### H0: Elektrolokomotive 460 019-3, SBB



| 70677 | DC |
| --- | --- |
| 70678 | DCC |
| 78678 | AC |



- Mit extra angesetzten Scheibenwischern
- Das Rücklicht (1x weiß) oder Zugschlusssignal (1x rot) kann mit einem DIP-Schalter geschaltet werden

### N: Elektrolokomotive 460 019-3, SBB



| 731299 | DC |
| --- | --- |
| 731369 | DCC |

- Das Modell ist mit filigranen Stromabnehmern des Typs Faiveley ausgerüstet
- Geschlossene Frontschürze beiliegend
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Alle Abbildungen zeigen Photomontagen.

Weitere Informationen auch bei Ihren Vertriebspartnern

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unsere e-shops | www.roco.cc www.fleischmann.de